VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 12)
z dnia 14 lutego 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 12)

14 lutego 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o aktualnej sytuacji przewoźników wykonujących krajowe i międzynarodowe towarowe przewozy drogowe oraz o stanie wdrażania elektronicznego systemu poboru opłat na drogach w Polsce.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Tomasz Połeć** Główny Inspektor Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Lech Witecki** Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Maciej Buczarski** przedstawiciel Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, **Rafał Kozłowski** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji, **Leszek Korczak** przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, **Bolesław Milewski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Przewoźników Transportu Drogowego, **Piotr Litwiński** prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych GALICJA, **Mirosław Szczepankowski** prezes Zarządu Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce, **Władysław Żero** prezes Zarządu Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia w Białymstoku, **Tadeusz Tomaszewski** przewodniczący Konfederacji Związków i Organizacji Przewoźników Drogowych „Transportowcy” oraz **Zenon Kopyściński** przedstawiciel Forum Związków Zawodowych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński** i **Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeśli państwo pozwolicie, rozpocznę posiedzenie. Prosimy o ciszę. Wszystkich naszych zaproszonych gości i panie i panów posłów witam na dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury, które poświęcone jest informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o aktualnej sytuacji przewoźników wykonujących krajowe i międzynarodowe towarowe przewozy drogowe oraz o stanie wdrażania elektronicznego systemu poboru opłat na drogach w Polsce.

Czy ktoś z pań i panów posłów ma uwagi do porządku? Rozumiem, że sprzeciwu nie ma; porządek został zaakceptowany. Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza na dzisiejszym posiedzeniu Komisji wraz ze współpracownikami, pana ministra Tomasza Połcia, pana Lecha Witeckiego, Dyrektora Generalnego Dróg Krajowych i Autostrad, wszystkich przedstawicieli strony społecznej, przedstawicieli mediów. Wszystkich bardzo serdecznie państwa witam w imieniu całego prezydium i wszystkich członków Komisji Infrastruktury.

I przechodzimy do realizacji porządku dzisiejszego posiedzenia. Poproszę, panie ministrze; proszę bardzo.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Nie ukrywam, że z przyjemnością chcę państwu powiedzieć o kilku aspektach powiązanych z branżą transportową. Ja nie jestem makroekonomistą i nie chcę się silić na rachunki co to znaczy z punktu

widzenia polskiego budżetu. Ale różne statystyki podpowiadają, że 7, 8, 9% polskiego PKB jest związane z transportem drogowym. Tak, że macie państwo świadomość o jak gigantycznej branży, o jak wielkim segmencie rynku, mówimy mówiąc o transporcie.

Polscy przewoźnicy w sposób znakomity wykorzystali to, co związane było z wejściem do Unii Europejskiej. Otwarcie rynku i dopuszczenie do przewozów polskich przedsiębiorców dało nadspodziewane efekty; nie zawaham się tego użyć. Ja za chwileczkę będę państwa, niestety, ale epatował liczbami i mówił co to znaczy z punktu widzenia branży czy wielkości przedsiębiorstw. Natomiast powiem państwu, że w Brukseli mówi się o nas, o polskim transporcie, „polski przemysł narodowy". Mamy największą flotę w Europie w tej chwili, liczoną w transporcie międzynarodowym na około 150 tysięcy. Ja pamiętam, w zeszłym roku mówiło się, od przewoźników miałem sygnały, czy od Głównego Inspektora Transportu Drogowego, gdzie w tej chwili transport międzynarodowy jest obsługiwany, przybywało miesięcznie około 1200 tirów w transporcie międzynarodowym. Taka jest dynamika w tej chwili rozwoju tej branży.

Dostęp do zawodu przewoźnika jest obecnie oparty o kryteria jakościowe, to znaczy nie ma limitów dostępu do zawodu, tylko masz spełnić pewne warunki i zostajesz przewoźnikiem czy w transporcie krajowym, czy w międzynarodowym. Nie chciałbym wchodzić w warstwę prawną, jakie należy spełniać kryteria, ale liberalizacja rynku również jest w tym miejscu, to znaczy nie ma ograniczeń. To i dobrze, i źle, zależy, kto mówi. My, jako klienci, jesteśmy zadowoleni, natomiast odnoszę wrażenie, że sami przewoźnicy pewnie nie za każdym razem z tego są zadowoleni. Jak nietrudno się domyśleć, odłożyło się to ogromną konkurencją zarówno na rynkach krajowych, jak i zewnętrznych. Spowodowało to, oczywiście, bardzo dynamiczny przyrost zarówno podmiotów zajmujących się transportem, jak i wzrost liczby pojazdów. Ale skoro powstają nowe, to nie po to, żeby upadać, tylko po to, żeby prowadzić działalność gospodarczą i się rozwijać.

Struktura przewozów towarów w Polsce, bo jeszcze do globalnych liczb sięgnę, jest mniej więcej taka, że około 17-18% …Jak pamiętam, są to dane sprzed roku-dwóch. Jeżeli się mylę o procent, to proszę mi wybaczyć. Przewóz towarów w Polsce, to jest kolej około 17-18%, żegluga śródlądowa 0,3%, natomiast cała reszta jedzie po drodze. W związku z tym, to również konkurencja międzygałęziowa doprowadziła do tego, że przewoźnicy wychodzą z tej rywalizacji bardzo obronną ręką. Jeszcze raz chylę czoła przed zaradnością polskich przewoźników, bo zarówno pozycja w Europie jak i w kraju, to efekt ich naprawdę wielkiej, wielkiej zaradności.

Zacznę od przewozów międzynarodowych. Mamy jak gdyby dwa podstawowe miejsca zarobkowania przewoźników; Unia, gdzie dostęp do przewozów jest prosty. Swobodny przepływ towarów i usług, który jest jedną z głównych domen i zasad funkcjonowania Unii Europejskiej, powoduje to, że po całej Unii Europejskiej praktycznie jeździmy, powiadam – praktycznie, bez ograniczeń. Dlatego, że niektóre kraje wprowadzają wewnętrzne ograniczenia. Ale to już jest na tyle zawiłe, że nie chciałbym państwu tym głowy zawracać.

Myślę jednak, że byłoby dobrze, gdyby przybliżyć państwu szczególnie ten drugi segment nieeuropejski, który jest reglamentowany ze względu na zezwolenia, jakie przewoźnicy mają. Słowo „zezwolenia" rodzi od razu domniemanie, to złe słowo, pytanie w jaki sposób to dzielimy, prawda? Bo jest to coś reglamentowane. Czyli samo słowo „reglamentowane" z definicji zawiera, że za mało; zawsze tak jest. W związku z tym w Biurze Obsługi Transportu Międzynarodowego przy Głównym Inspektorze Transportu Drogowego – jeszcze ta stara nomenklatura w głowie siedzi – działa komisja wyłoniona przez ministra spośród kandydatów wskazanych przez najbardziej wpływowe ośrodki przewoźników. Ta branża, podobnie jak wiele innych, ma do siebie to, że jest dość mocno scentralizowana w sensie samorządów i rodzajów organizacji gospodarczych, gdzie walczą wspólnie o interesy. To bardzo ułatwia zadanie stronie rządowej i parlamentarnej, bo my mamy dość jasno zdefiniowanych partnerów, z którymi rozmawiamy. To naprawdę, podkreślam, nie jest rozproszenie, że mamy kilkaset podmiotów, z którymi chcemy rozmawiać. Ja myślę, że to można by zawęzić do dwóch, trzech bardzo prężnych podmiotów i dodatkowych pięciu, z którymi trzeba zaciągać opinii.

I teraz ta komisja, siedem osób, siada do stołu, dzieli zezwolenia, o których za chwilę, i podpisuje protokół, i tu uwaga, proszę państwa – jednogłośnie. Czyli mimo iż wywodzą się spośród przewoźników, muszą podjąć decyzję i podpisać się pod protokołem. Nie ma głosowań większościowych, nie ma, że „pięciu za, dwóch przeciw". Albo się podpisują wszyscy, albo w ogóle. To bardzo trudne, natomiast dyscyplinujące z punktu widzenia funkcjonowania komisji. Bo gdyby doszło do głosowań większościowych, państwo się domyślacie, że decyzji nie podjęto by nigdy, albo decyzje by powodowały ogromne napięcia wewnątrz. I tak to wygląda.

Jeżeli chodzi o Unię Europejską i efekt otwarcia, jak się państwo domyślacie, ta szaleńcza konkurencja spowodowała rażący spadek cen taryf. To przewoźnicy bardzo mocno odczuli na swojej skórze. Przychodziły takie momenty, jak 2009 rok, gdzie musieliśmy usiąść do stołu, bo naprawdę nam bieda zaglądała wszystkim. Między innymi, ustawy antykryzysowe, o czym za chwilę, miały być tym podaniem ręki przewoźnikom ze strony rządowej.

Szanowni państwo. Na rynku przewozów międzynarodowych w Polsce, tych niedotyczących Unii Europejskiej, funkcjonują dwa rodzaje zezwoleń. Pierwsze, wynikające z przynależności do International Transport Forum, do ITF. To jest przy Word Transport Organization taka przybudówka organizacyjna, gdzie 43 kraje usiadły do stołu i powiedziały – będziemy się dzielili zezwoleniami w zależności od kryteriów, które kiedyś żeśmy tam sobie ustalili: wielkość floty, wielkość sieci, wielkość gospodarki, itd.… Witam serdecznie… I zgodnie z tymi kryteriami dzielimy się zezwoleniami.

Nie przypadkiem o tym mówię, dlatego, że to źródło pochodzenia zezwoleń stało się w ostatnich latach przedmiotem szczególnych napięć i emocji. Nie przypadkiem o tym mówię w tym momencie, bo chcę rozpocząć od zezwoleń rosyjskich.

Wracając jeszcze do generaliów; natomiast drugim źródłem wszelkiego rodzaju zezwoleń nieunijnych jest zawsze umowa międzynarodowa. Zawsze można usiąść do stołu i podpisać sobie jakąkolwiek umowę, z której będzie wynikało, że się zamienimy jakimś tam wolumenem zezwoleń. Zawsze nam to wolno. Nawet jak zawalimy jakąś jedną umowę, w ciągu roku może się okazać, że zezwoleń jest za mało, to siadamy do stołu, jeszcze raz piszemy. To jest dużo bardziej zliberalizowane; w Unii dogaduje się 43-ech, tu tylko dwóch. W związku z tym o wiele, wiele łatwiej się dogadać.

O, teraz tak… W transporcie międzynarodowym…Obiecałem państwu, że nie będę epatował liczbami. Powiedziałem – w 2011 roku 150 tysięcy, to jest niecałe 148, ale to w zasadzie bez większego znaczenia. Chyba przeskoczyłem coś, ale za chwilę… Przewozy niezarobkowe? Nie. A jednak będę konsekwentny…

Proszę państwa. Po wielkich turbulencjach udało się ustalić na poziomie kompromisowym ilość zezwoleń wynikających z przynależności do paryskiego ITF dla polskich przewoźników Szczególnie mówię o zezwoleniach rosyjskich, które są „zgniłym kompromisem" zarówno dla Rosjan, jak i dla Polaków. Ale tak to jedzie, jedzie to drugi rok. Tak udało się doprowadzić do rzeczy niezwykłej, nie zawaham się tego powiedzieć, bo nigdy wcześniej nie było tak, że z Rosjanami udało się dogadać na trzy lata z góry. Zawsze się to działo tylko rok do przodu, co powodowało u przedsiębiorców zrozumiały niepokój.

Jak państwo wiedzą, w biznesie niezwykle ważną rzeczą jest przewidywalność, to znaczy, nawet nie najlepiej, ale wiem co będę robił w roku 2011, w roku 2013. I mamy kontyngent zezwoleń rosyjskich ustalony do 2013 roku. To niezwykle ważne. Pozwala to komisji, o której mówiłem, w sposób zaplanowany dzielić te zezwolenia. Od czasu do czasu będę wracał do tej komisji, bo to zawsze budziło emocje. Kryteria podziału są na tyle ścisłe, że za niewyjeżdżenie zezwoleń czyli zaciągnięcie zobowiązania, że będę jeździł, a nie wyjeździłem, w związku z tym nie dałem pojechać komuś innemu, z tego tytułu są rodzaje restrykcji. Czyli w następnych latach będziesz miał kłopot, bo okazałeś się nierzetelny, bo zaciągnąłeś zobowiązanie, a nie pojechałeś, ktoś inny mógł pojechać. Tak, że ta komisja działa również w tym obszarze.

Mówiłem państwu o wielkim osiągnięciu. Proszę sobie wyobrazić, że w zeszłym roku, mimo tego porozumienia, jedziemy na poziomie 150 tysięcy zezwoleń, tyle mamy zezwoleń z Rosjanami, z czego 24 tysiące przypada na kraje trzecie. Może nie wszyscy

z państwa się stykaliście głęboko z branżą transportową, to powiem; kraje trzecie to znaczy, że może się zdarzyć tak, że Polak znalazł kontrakt spoza Polski do Rosji. Rosjanie w sposób naturalny broniąc swego rynku, chcą tych specjalnych zezwoleń dać nam jak najmniej. W związku z tym z tych 150 tysięcy, 24 tysiące jedynie ma taki przywilej, aby towar spoza Polski Polak zawiózł do Rosji.

Trudno się dziwić tego typu działaniom po stronie rosyjskiej. Bardzo wiele krajów stosuje tego typu praktyki protekcjonistyczne do ochrony własnych rynków. Bo jeżeli spojrzymy, jak się ukształtowały rynki, to, proszę państwa, Rosjanie mają około 30 tysięcy tirów, my mamy około 150 tysięcy.

Myśmy nie przespali tej naszej wielkiej szansy, jaką było wejście do Unii Europejskiej. I trudno się dziwić tego typu praktykom. Natomiast ten kij ma dwa końce, to znaczy partnera rosyjskiego tego typu decyzje również w jakiś tam sposób bolą. Natomiast ten kompromis sprowadza się do tego, że jedni i drudzy zacisnęli zęby, i do tego się to sprowadza, że na takim poziomie jeździmy. Ale to nie znaczy, że nie ma dialogu. Naprawdę, jest dialog.

Proszę sobie wyobrazić, że w 2011 roku i jedni i drudzy usiedli do stołu i uznali, że potrzeba więcej zezwoleń. 30 tysięcy zezwoleń żeśmy sobie dopisali nawzajem w ciągu trwania roku. 30 tysięcy zezwoleń potrzebowali Rosjanie i my, z czego bodajże 8 tysięcy kraje trzecie. I to znaczy, że jak jest mowa o biznesach, a nie o polityce, to się można dogadać.

Ja oczywiście jestem otwarty, szczególnie na tę wymianę towarową polsko-rosyjską, bo ona zawsze budziła największe emocje. Natomiast kilka słów na temat Białorusi i Ukrainy, bo to są kraje wjazdowe do Polski nie z Unii. W związku z tym może kilka słów na temat Białorusi. Zarówno z jednymi, jak i z drugimi dość łatwo idą rozmowy. Nie ma problemu, że się skończyło na koniec roku i nie ma czym jeździć. Chyba w zeszłym roku lub dwa lata temu, coś takiego było, że gdzieś tam mieliśmy niedobory. Natomiast z Białorusinami teraz, na początku stycznia, dogadaliśmy na tyle wysoki kontyngent, że zezwoleń nie powinno zabraknąć. Ze strony białoruskiej pojawia się część kontyngentu niepłatna, że nie płacimy za te zezwolenia, i część…Trudno się akurat dziwić Białorusinom, szczyt formy gospodarczej wyraźnie ma przed sobą, w związku z tym mamy takie zachowanie, a nie inne. Znaczna część kontyngentu jest po prostu płatna. Za te zezwolenia po kilkadziesiąt dolarów płacimy. Ale odnoszę wrażenie, że to nie jest jakaś specjalna bariera dla przewoźników, aby nie byli w stanie jej przeskoczyć.

Ciekawa sprawa jest z Ukrainą, bo tu sprawa liberalizacji zaszła jeszcze dalej. Ostatnie rozmowy z Ukraińcami; mamy kontyngent na poziomie 200 tysięcy, który wystarcza wszystkim. I tutaj nie ma powodów do jakichkolwiek obaw. Natomiast rozmowy z Ukraińcami poszły jeszcze dalej, bo mówimy o pełnej liberalizacji, czy jest możliwe dojście do takiego stanu, że sobie nie wydzielamy, tylko jeździcie ile chcecie. Chyba my jesteśmy bardziej tym zainteresowani niż oni, ale są otwarci na rozmowy tego typu. W związku z tym nie widzę powodu, by tego typu rozmów nie kontynuować.

Jest jeszcze jedna grupa zezwoleń, bardzo interesująca, mianowicie Polska – kraje trzecie dla unitów; to jest jedna grupa. Bo może się zdarzyć, że przewoźnik litewski znajdzie kontrakt w Kazachstanie na wożenie czegoś do Polski. Bronimy polskiego rynku wydzielając te zezwolenia. Może się zdarzyć, że Polak chce wwieźć coś do Serbii na podstawie umowy międzynarodowej; to mamy załatwione. Jest cała plejada krajów nieunijnych, do których też wozimy. Proszę sobie wyobrazić, że polscy przewoźnicy jeżdżą do Mongolii, do Chin, do Maroka. Jeździmy praktycznie biorąc wszędzie. Nie wiem jak teraz wygląda kierunek irański, ale swego czasu był dość popularny. Praktycznie rzecz biorąc…Jeden z przewoźników mówi, że ostatnio był jako polski przewoźnik w Iranie.

Umowy dwustronne o międzynarodowych przewozach drogowych; nie będę państwa tym zanudzał.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Cyfry, prosimy cyfry.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Jakie cyfry? Mogę państwa mimo wszystko jakoś epatować cyframi. Znaczy, ilu było przewoźników, ile zaświadczeń, ile wypisów z zaświadczeń. Czy to?... Pan poseł rozpromieniony, chciał pan usłyszeć jak najwięcej liczb…Materiały pojechały do Komisji, w związku z tym ja się trochę powtarzam.

Legislacja. Szczególnie w 2009 roku zetknęliśmy się z widomymi objawami kryzysu. Nastąpił bardzo szczególny moment, to był bodajże czerwiec 2009, tu patrzę na pana przewodniczącego. Panie przewodniczący, chyba w czerwcu, drugiego bodajże, usiedli do stołu przedstawiciele strony rządowej, przewoźników i Sejmu. Przepraszam, że Sejm wymieniłem na samym końcu. I podpisaliśmy intencję, w którą stronę pójdzie projekt legislacyjny, który może pomóc przewoźnikom w czasie trwania kryzysu.

Szanowni państwo. Taki akt miał miejsce dwukrotnie. Potem powtórzyliśmy te sytuacje jeszcze we wrześniu 2011 roku, kiedy kolejny pakiet oczekiwań przewoźników znalazł zaspokojenie legislacyjne. Medialne też.

Ustawa ta wprowadza w szczególności…Myślę o tej pierwszej, miała…One miały fajne swoje nazwy – antykryzysowa i antykryzysowa-bis. Były dwie antykryzysówki, z których pierwsza wprowadziła w szczególności możliwość zawieszania przez przewoźnika w całości lub w części wykonywania transportu drogowego na okres nie dłuższy niż 12 miesięcy. Jeżeli wykonywanie transportu drogowego zostało zawieszone na okres przekraczający 3 miesiące, organ licencyjny jest zobowiązany do zwrotu części opłaty wniesionej za licencję i wypis lub wypisy z licencji.

To znaczy, przy tej ustawie, przy pierwszej i przy drugiej, współredagujący, czyli parlament i beneficjenci ustawy – nie zawaham się tego powiedzieć – kierując się zdrowym rozsądkiem, przy nadzorze strony rządowej, aby interes państwa nie ucierpiał, doprowadzili do dwóch dużych ustaw regulujących. Tutaj dwóch panów, Bolesław Milewski i Jan Buczek, Jan Buczek i Bolesław Milewski. Powiedziałem dwa razy, żeby nie obrazić żadnego z nich, bo tu kolejność ma znaczenie. Dwóch panów, którzy w swych środowiskach odgrywają bardzo wpływowe role, byli liderami tych dwóch projektów legislacyjnych, które bardzo dobrze się przysłużyły branży i zostały dobrze odebrane przez środowisko. Bo czy może być lepsza ustawa niż ta, którą współredagują ci, którzy za chwileczkę będą z tego prawo korzystać? I tak się stało dwukrotnie w zeszłej kadencji.

Nie będę wchodził w warstwę merytoryczną tych obu ustaw. Na sali jest kilku starych posłów, którzy podnosili rękę za tą ustawą i którzy ją współtworzyli. I dzisiaj mamy komfortową sytuację. Bo gdyby doszło do tego, że trzeba dla branży zrobić antykryzysową, trzecią ustawę, to jesteśmy oczywiście otwarci na propozycje i możemy rozmawiać. (brawa na sali). Natomiast te oklaski, jak sadzę, świadczą o tym, że macie państwo przygotowany projekt. Jesteśmy otwarci do rozmów i możemy rozmawiać o tym, w jaki sposób dzisiaj można by się przysłużyć temu, aby lżej się wiodło branży transportowej.

Materiał, który państwu przekazałem za pośrednictwem pana przewodniczącego, w dużej części dotyczy Inspekcji Transportu Drogowego w zakresie kontroli przewoźników wykonujących przewozy rzeczy w 2011 roku. Jeżeli pan przewodniczący by pozwolił, to poprosiłbym pana ministra Połcia o zreferowanie tej części. Ja, oczywiście, jestem do państwa dyspozycji, będę jeszcze zabierał głos po drodze. Natomiast, panie ministrze, jeżeli w swej dobroci wyświadczy mi pan łaskę, aby mi pan pozwolił, to…Panie przewodniczący? Panie przewodniczący, w części kontrolnej poprosiłbym pana ministra Połcia. Jeżeli pan pozwoli, oczywiście.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Oczywiście.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, panie ministrze. Ale jeszcze może moment, bo pan przewodniczący Adamczyk chciał w kwestii formalnej. Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Już w drugiej części naszego spotkania mamy nadzieję uzyskać informacje na temat stopnia wdrożenia i działania systemu elektronicznego poboru opłat viaToll. Otóż każdorazowo w trakcie tej dyskusji obecny był co najmniej wiceminister, a zazwyczaj wiceminister Radosław Stępień odpowiedzialny bezpośrednio w Ministerstwie Infrastruktury za wdrożenie tego systemu.

W dniu dzisiejszym ani minister Sławomir Nowak, ani minister Radosław Stępień nie są obecni na posiedzeniu, a będziemy mówili o przedsięwzięciu, którego koszt realizacji opiewa na kwotę około 4 miliardy 800 milionów, do pięciu miliardów złotych, a płatności, co wynika z informacji, to już jest pół miliarda złotych, zaś kary umowne idą w dziesiątki milionów złotych. Wydaje się, że wobec faktu, iż na sali jest około 80 do 100 osób, które znalazły czas, poświęciły swój czas i środki, aby przyjechać do Warszawy, aby także wziąć udział w tej części debaty, wnoszę, panie przewodniczący, aby wezwać na dzisiejsze posiedzenie pana ministra Sławomira Nowaka lub też w jego zastępstwie pana ministra Radosława Stępnia.

Ponieważ jestem przekonany, że w tej debacie i w trakcie tej informacji, będziemy się odnosili, między innymi, do tych sformułowań, zapewnień i oświadczeń, które były składane także podczas poprzedniej kadencji Sejmu, a dotyczyły wdrażania tego systemu. Tak że, panie przewodniczący, bardzo proszę, aby podjąć czynności, których skutkiem będzie to, że na naszym posiedzeniu wreszcie, mam nadzieję, nabierze odwagi i pojawi się minister Sławomir Nowak. A jeżeli tej odwagi mu czysto po męsku brakuje, to wyśle swojego zastępcę. Ale tego, który do tej pory o sprawach systemu ETC informował Wysoką Izbę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Na sali mamy kompetentnego sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. I to jest, myślę, odpowiedź. Ale oczywiście wolałbym, żeby rząd odpowiadał za siebie. O to, panie ministrze, proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Pierwszą część już pan powiedział. Jestem pierwszym zastępcą ministra Sławomira Nowaka, jestem sekretarzem stanu. Przykro mi, panie pośle, że nie docenia pan moich kompetencji. Czuję się trochę dotknięty, powiem szczerze. Natomiast mam niezwykle kompetentnych współpracowników.

Ja, oczywiście, wyrażę swoją opinię. Dobrą, uprzedzę pana, jeżeli chodzi o system viaToll. Natomiast oby na każdym posiedzeniu Komisji czy podkomisji był podsekretarz stanu. Myślę, że to w zupełności wystarcza. A jaką decyzję podejmuje minister Sławomir Nowak, kogo deleguje na posiedzenie komisji czy jakiegoś innego forum parlamentarnego, proszę zostawić to do rządzenia panu ministrowi Nowakowi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący. Ja podtrzymuję swój wniosek formalny, aby jednak spowodować przyjazd konstytucyjnego ministra na posiedzenie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Oczywiście, to jest wniosek formalny, więc go przegłosujemy. Ale też chciałem państwa poinformować, że w dniu dzisiejszym o godz. 19 prezydium Komisji spotyka się z ministrem Sławomirem Nowakiem. Więc to nie jest tak, że minister nie chce rozmawiać. Myślę, że będzie okazja porozmawiać bliżej o kalendarzu pracy z Komisją. Według mnie, nie ma złej woli, bo jest pewna otwartość. Myślę, że jest czymś naturalnym, że minister spotyka się najpierw z prezydium, a później z Komisją. Zresztą to był wniosek pana posła Jerzego Polaczka, który zgłaszał go bodajże dwie Komisje temu. I taki scenariusz jest rozpisany. I chciałbym, żebyśmy o tym wiedzieli przed głosowaniem wniosku formalnego. Proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący. W trybie informacji: na posiedzeniu Komisji Infrastruktury w 2005 roku byłem na jednym z jej pierwszych posiedzeń, a nie po stu dniach. To taka informacja. A przy okazji, w kontekście pytania pana posła Andrzeja Adamczyka: czy państwo zaprosili w drugim punkcie wykonawców systemu viaToll, przedstawicieli Kapscha? Czy będziemy mieli partnera tylko w postaci ministerstwa i dyrekcji?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Będziemy mieć partnera w postaci ministerstwa i dyrekcji. Natomiast ja mówiłem o tym, że to pan poseł Jerzy Polaczek taki wniosek składał, żeby doprowadzić do spotkania z panem ministrem Sławomirem Nowakiem. Nie odnosiłem się do tego, kiedy tam który minister był na posiedzeniu Komisji.

Proszę bardzo, kto jest za przyjęciem wniosku formalnego pana posła Andrzeja Adamczyka? Proszę policzyć.

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

10 głosów „za”.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw?

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

15 głosów „przeciw”.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał?

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

Nikt.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji. Proszę; pan przewodniczący Janusz Piechociński.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Myślę, że jeśli właściwy dla tej części sprawy wiceminister nie może być obecny, to trudno żebyśmy tutaj w głosowaniu to robili. Mamy informacje rządu o viaTollu. Wnoszę, abyśmy szybko domknęli powołanie stałych podkomisji i spodziewam się, że właściwa dla sprawy podkomisja stała pana przewodniczącego Stanisława Żmijana zaprosi także stosowną część rynkową. I jeśli taka będzie potrzeba i wnioski po dzisiejszej Komisji, na spokojnie to po prostu przeanalizuje. Bo chcielibyśmy, aby maksymalnie szybko przejść do tych merytorycznych obrad także podkomisji i samej Komisji.

Przypomnę, że to jest jeden z pierwszych punktów tegorocznych merytorycznego planu pracy Komisji. Bo znamy wagę i tych spraw związanych z transportem drogowym, i tych spraw związanych z pozyskiwaniem środków na inwestycje drogowe. Stąd, między innymi, w takim trybie dzisiejsze posiedzenie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że pan minister Tomasz Połeć teraz; proszę.

Główny Inspektor Transportu Drogowego Tomasz Połeć:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Rok 2011 był trudnym rokiem, pełnym wyzwań dla Inspekcji Transportu Drogowego, gdyż na mocy ustaw przyjętych przez Wysoki Sejm Inspekcja otrzymała, a od połowy roku rozpoczęła realizację, dwóch zupełnie nowych aktywności. Pierwszej związanej z budową Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, zwanego potocznie systemem fotoradarowym. Później rozpoczęliśmy również kontrole w ramach systemu elektronicznego poboru opłat, który zastąpił wcześniejszy system winietowy. Rozumiem, że ten temat jeszcze wróci.

Natomiast fundamentem Inspekcji Transportu Drogowego, jako instytucji, która rozpoczęła działania kontrolne w październiku 2002 roku, była kontrola zarówno realizowana na drodze, jak i kontrola w siedzibach firm transportowych, szeregu przepisów

prawnych zwianych z funkcjonowaniem transportu drogowego. I w roku 2011 przeprowadziliśmy ponad 170 tysięcy kontroli drogowych, z czego 93 tysiące dotyczyło przewoźników krajowych, a blisko 77 tysięcy przewoźników zagranicznych.

To, co wydaje się szczególnie istotne i co odzwierciedla ogromną pracę wykonaną zarówno przez środowiska przewoźników drogowych, jak i pracowników naszej Inspekcji, służby resortu, to jest porównanie współczynnika dotyczącego liczby zrealizowanych kontroli i ta liczba nałożona na liczbę wydanych decyzji administracyjnych o nałożeniu kary pieniężnej. I to, co możemy wspólnie, i jako resort, i jako strona społeczna, odnotować z ogromną satysfakcją, to to, że w 2003 roku ten współczynnik wynosił 40%. Czyli na każde dziesięć kontroli, w czterech przypadkach skończyło się to karą pieniężną. W latach 2010-2011 ta tendencja ma już charakter trwały, przynajmniej na razie ma charakter trwały i tego sobie wszyscy życzymy. Ten współczynnik wynosi raptem 15,4%. Czyli na każde sto zrealizowanych kontroli, raptem piętnaście z nich kończy się decyzją o nałożeniu kary pieniężnej.

Teraz wydaje się bardzo ważny element, który również odzwierciedlał ogrom pracy parlamentu, jak i – trzeba to też podkreślić – uporu strony społecznej. Tego nie ma w sprawozdaniu za rok 2011, ale warto wiedzieć, że to już nam towarzyszy od 1 stycznia 2012 roku. Mianowicie zmieniono od 1 stycznia, dzięki pracy parlamentarzystów, cały system dotyczący nakładania sankcji. Przez szereg lat, co z bólem było podnoszone przez środowisko transportowe, było tak, że była to sankcja za te najczęstsze naruszenia, które się pojawiały, a one związane są z czasem pracy. I są to naruszenia, które popełnia kierowca bez wiedzy i świadomości swego pracodawcy. Przez wiele lat obowiązywał automatyzm polegający na tym, że przy ich stwierdzaniu sankcje administracyjne nakładane były automatycznie na właściciela firmy transportowej.

I to, co udało się zrobić jeszcze w parlamencie poprzedniej kadencji i zaczęło działać teraz od stycznia 2012 roku, to było poważne przemodelowanie całego systemu sankcji, co w sposób oczywisty będzie oddziaływało na relacje pomiędzy środowiskiem transportowym a wszelkimi organami kontrolnymi. Tu nie chodzi tylko o Inspekcję, bo kontrole w zakresie choćby czasu pracy realizowane są też przez policję czy Straż Graniczną.

Otóż, system sankcji oparty jest teraz na trzech filarach. Pierwszym ogniwem jego odpowiedzialności jest kierujący pojazdem. Tak jak kierowca pojazdu podejmuje świadomie decyzje o przekroczeniu prędkości i za to ponosi odpowiedzialność, tak jak kierowca podejmuje choćby decyzje o tym czy przejedzie czy nie przy palącym się świetle czerwonym, tak i w zakresie tych najczęściej spotykanych naruszeń, a trzeba pamiętać, że te naruszenia odnoszące się do czasu pracy, to jest w dalszym ciągu około 70% wszystkich naruszeń, które stwierdza Inspekcja Transportu Drogowego. Tym pierwszym ogniwem odpowiedzialności jest osoba kierującego pojazdem.

Drugim jest osoba zarządzającego transportem. To jest też jak gdyby dobrodziejstwo, które wprowadzone zostaje czy które zawdzięczamy trzem nowym rozporządzeniom unijnym nr 1071, 1072 i 1073. W każdej firmie musi istnieć osoba, która tym transportem zarządza, która pełni rolę, to chyba byłaby może górnolotna analogia, jak kiedyś dyspozytor. Tylko zakres zadań zupełnie nieporównywalny z tym, z czym mieliśmy kiedyś do czynienia w przypadku odpowiedzialności dyspozytora.

Ktoś tą firmą powinien zarządzać. I jeżeli stwierdzane są te naruszenia dotyczące działalności firmy, to pojawia się odpowiedzialność osoby zarządzającej. A dopiero tym finalnym, trzecim ogniwem odpowiedzialności, jest właściciel firmy transportowej. Tak jak mówię, tego nie ma w sprawozdaniu z działalności Inspekcji za 2011 rok z oczywistych powodów. Zamykaliśmy ten rok w starym systemie prawnym, ale w sposób oczywisty będzie to rzutowało na analizy, które pojawią się w przyszłym roku. I wydaje mi się, że wtedy warto się będzie pochylić, być może nawet już po półroczu, żeby zobaczyć w jaki sposób zmieniła się struktura kontroli, w jaki sposób wpłynęło to na relacje pomiędzy służbami kontrolnymi, stwierdzonymi naruszeniami a działalnością firm transportowych.

Założenie też było takie, i tu już będziemy weryfikować to, co wspólnie zakładaliśmy, i państwo posłowie, i my, jako administracja i strona społeczna – że ten nowy system, który zaczął działać od 2012 roku, będzie systemem, który w znacznie większej mierze

zdyscyplinuje kierowców. Bo jeżeli kierowca ponosi, i to często surową, odpowiedzialność za naruszenie przepisów o czasie pracy, to powinien być zmotywowany, żeby tych przepisów nie naruszać. I wydaje mi się, że za kilka miesięcy z prawdziwą satysfakcją będziemy się mogli pochylić i zobaczymy jak to wszystko wygląda.

Jeżeli chodzi o te stwierdzone naruszenia, to jak mówiłem, 70% z nich dotyczyło przepisów w zakresie czasu prowadzenia pojazdów z uwzględnieniem przerwy odpoczynku, 16% stwierdzonych naruszeń było związane z nieprawidłowym używaniem urządzeń rejestrujących. 10% stanowiły naruszenia dotyczące wymogu posiadania licencji, zaświadczeń, które powinien posiadać przewoźnik czy dokumentacji kierowcy.

Jeżeli chodzi o kwestię opłat za korzystanie z dróg krajowych, przy czym to są dane za półrocze, bo od połowy roku ubiegłego rozpoczął działalność system elektronicznego poboru opłat. Stanowiły one już w końcówce działalności tego systemu winietowego raptem 1,5% ogólnej liczby stwierdzonych naruszeń. Pozwolę sobie, zresztą tak jak zawsze w sprawozdaniach z działalności Inspekcji Transportu Drogowego, kompleksowo przekazać taką informację dla wszystkich zainteresowanych posłów Komisji Infrastruktury. Zresztą będzie ona też wywieszona na stronie internetowej Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego. Ona, jakby nie patrzeć, jako że spectrum aktywności Inspekcji jest bardzo obszerne, liczy sobie kilkadziesiąt stron. Więc pozwolę sobie nie cytować teraz tych kilkudziesięciu stron dokumentu. Jeżeli byłyby jakieś szczegółowe pytania czy prośba o wyjaśnienie jakiś wątpliwości, to oczywiście stawiam się do dyspozycji Wysokiej Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Panie ministrze, proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Znaczy co?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
To jest tak: zamknęliśmy jak gdyby pierwszą część naszego punktu; teraz przechodzimy do tej części, która jest po wyrażeniu „oraz o stanie wdrażania elektronicznego systemu poboru opłat na drogach w Polsce".

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Proszę, panie ministrze, proszę. Rozumiem, że strona rządowa wyczerpała już, tak? Znaczy, wolą Komisji jest – mam nadzieję, że wyrażę wolę całej Komisji – żeby tym tematem zająć się dogłębnie. Jeżeli mamy zająć się dogłębnie, to może lepiej byłoby, żeby teraz mówić o drugiej części, czyli o elektronicznym systemie poboru opłat. Jeżeli państwo byście przedstawili te informacje, to wtedy będzie łatwiej nam wszystkim dyskutować i zabierać głos, bo będziemy znać jakby całość. Proszę?

Przyjęliśmy porządek dzienny, w którym…Ja pytałem na początku czy ktoś ma uwagi do tego porządku dziennego. Nikt nie miał uwag. Jest to jeden punkt dzisiejszego posiedzenia, który zawiera wszystkie te kwestie i te informacje. Więc nie chciałbym tutaj stwarzać jakiegoś innego scenariusza od tego, który został przyjęty na początku posiedzenia.

Rozumiem, że Generalna Dyrekcja. Tak?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Może ja najpierw…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz PO):
Proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
…filozoficznie, że tak powiem. W ubiegłej kadencji, jak państwo wiecie, podjęliśmy decyzję, że wycofujemy się z systemu winietowego. Po wielu burzliwych debatach podjęliśmy decyzję, że 1 lipca 2011 roku rusza system elektronicznego poboru opłat drogowych.

W atmosferze nacisków medialnych, bo nie często się buduje system za cztery miliardy, 1 lipca z opóźnieniem dwudniowym, za co wykonawca poniósł stosowne kary, czyli od 3 lipca ruszył system. Na początek około stu bramownic, bodajże 101, po kilku tygodniach system doprowadzono do stanu ponad czterystu bramownic, co daje do dzisiaj możliwość obserwowania ponad 1600 kilometrów autostrad, dróg ekspresowych i „krajówek".

I powiem państwu moją ocenę – liczby, które wymienią moi współpracownicy, będą utwierdzeniem tej tezy. Czy jeżeli dziennie dochodzi do ponad miliona transakcji naliczanych przez bramownice, to pojedyncze setki uchybień, które są w dużej części potem wyjaśniane przez Inspekcję Transportu Drogowego, to jest system działający czy niedziałający? Jeżeli z miliona transakcji pojedyncze setki budzą wątpliwości, to dobrze czy źle? No, jeżeli przy takich statystykach i w jakiś innych systemach mielibyśmy podejmować jakiekolwiek oceny, że na milion pojedyncze setki nie działają, to przecież my mówimy o jakiś kulawych ułamkach promila.

Oczywiście, należy dołożyć starań, ażeby wyeliminować również ten margines, i to trwa.

Pan przewodniczący mówił o powołaniu za chwilę podkomisji. Obiecuję państwu, że na jednym z pierwszych posiedzeń podkomisji do spraw transportu, na które się już wpraszam, panie przewodniczący Adamczyk, przedstawię państwu dane, z których wynika, że nie mamy najmniejszych powodów do kompleksów, jeżeli chodzi o wadliwe zadziałania systemu w podobnych innych krajach. To też jest tak, że na poziomie miliona transakcji dochodzi do setek pojedynczych uchybień. W związku z tym ja nie widzę ze statystycznego punktu widzenia powodów do jakiegoś strasznego posypywania głowy popiołem i do mówienia, że nie daliśmy rady.

Tempo, rzeczywiście, było szaleńcze. Ale daliśmy radę. Od 1 lipca, po potknięciu dwudniowym, 3 lipca system ruszył. I dzisiaj drugi pryzmat, w którym obserwuję skuteczność wdrożenia systemu, to jest konto Krajowego Funduszu Drogowego. Wpływy są takie, jak oczekiwano. Wpływy do Funduszu są takie, jakich oczekiwano. Bo ten system został zrobiony, żeby zbierać pieniądze za użytkowanie infrastruktury przez przewoźników na polskich drogach. Dwa pryzmaty oceny sytuacji.

W statystykach zadziałało. I są pieniądze. W związku z tym, jakie są inne jeszcze, może jakieś subiektywne, pryzmaty oceny sytuacji? Ilość zadziałań systemu i pieniądze. Ja z tego powodu nie mam kompleksów i powodu do posypywania głowy popiołem. Ja wiem, że dużo bardziej głośne i nośne medialnie jest to, że zero przecinek zero przecinek jeden promila nie zadziałało. O.k. Rzeczywiście, jest o czym rozmawiać. Natomiast 99,99% jest milczące. I to jest ten moment, kiedy chciałem wygłosić tę filozoficzną swoją tezę, jak ja oceniam system. Natomiast w tej chwili poproszę państwa z Generalnej Dyrekcji. Panie dyrektorze? Czy pani dyrektor Jaworska? Proszę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo, pani dyrektor.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Magdalena Jaworska:

Dzień dobry. Szanowni państwo. Ja postaram się nie powtarzać informacji, które padały na poprzednich posiedzeniach Komisji, a przedstawić państwu stan na dziś jak system wygląda; przychody, planowane przychody, problemy jakie były i jak zostało rozwiązane. I kroki na ten rok do podjęcia.

Na slajdzie, jaki państwo widzą – słabo państwo widzą, za co przepraszam – mamy mapkę. Jest słabo, niestety, czytelna, tak jak zobaczyliśmy tutaj na tej prezentacji. Niemniej jednak, to co państwo tutaj widzą, to sieć, która jest objęta poborem opłat od 3 lipca 2011 roku, oraz te odcinki, które będą objęte przy pierwszym rozszerzeniu systemu w lipcu bieżącego roku. Tak jakby tu nie było widać, ale to są przede wszystkim te odcinki, które są odcinkami wzdłuż autostrad A-1 i A-2. Te granatowe kreseczki, które państwo widzą równolegle do A-1 czy do autostrady A-2, to są przede wszystkim odcinki najważniejsze. Reszta to są drobiazgi, siódemka czy 94. I to ta najważniejsza informacja.

Instrukcja dotycząca pierwszego rozszerzenia sieci w firmie Kapsch została przez stronę publiczną już wydana. A jeśli chodzi o stan zaawansowania na chwilę obecną; rozszerzenie pierwsze ma wyznaczone wszystkie lokalizacje bramownic. I ta część najtrudniejsza, tak naprawdę, jest już za nami, bo lokalizacje są dobrane w sposób taki,

aby uniknąć części problemów, które się pojawiły oryginalnie przy konstrukcji systemu, gdzie okazało się, że niektóre lokalizacje miały potworne problemy z doprowadzaniem prądu. I do dziś te problemy istnieją z uwagi na taką, a nie inną infrastrukturę energetyczną w określonych miejscach. Te dzisiejsze lokalizacje, na tyle, na ile oczywiście było można, bo części drogi przebiegają jak przebiegają, są wybrane tak, aby uczyć się na błędach.

To co pewnie państwa z punktu widzenia finansowego interesuje: w 2011 roku system zadziałał, tak, jak państwo wiedzą, 3 lipca, a do pełnej szczelności potrzebował jeszcze kilkudziesięciu dni. Niemniej jednak za okres ten wykonawca zwróci utracony przychód Skarbu Państwa wraz z odsetkami. Ten przychód jest już wyliczony, co państwo widzą. Dlatego podaję około 45 mln zł, bo kwota jest dokładnie policzona. Ja w tej chwili podaję tylko jedną rzecz, którą ostatecznie potwierdzam z Bankiem Gospodarstwa Krajowego, to poziom odsetek, tak żeby ta kwota została precyzyjnie przez Kapsch zwrócona.

Na dzień dzisiejszy, na pierwszy miesiąc i trzynaście dni tego roku – niecałe 85 mln zł. Takie są przychody z systemu.

Jeśli chodzi o odniesienie się do prognoz. W 2011 roku 90%: to jest to, co osiągnęliśmy. Patrząc na to, jak wyglądają przychody tegoroczne plus mając na uwadze rozszerzenie sieci, nie podejrzewam, żeby były jakiekolwiek problemy z osiągnięciem planowanych czy prognozowanych przychodów na 2012 rok. To tylko takim tytułem informacyjnym, dlatego że tak kształtują się mniej więcej dzienne przychody w dni robocze oraz w weekendy czy dni wolne od pracy. Jeżeli państwo będą chcieli od nas dzienną informację o przychodach, to ten slajd pokazuje, dlaczego ta informacja byłaby zróżnicowana.

To, co jest ważne, dlatego ten slajd został przygotowany; przychody vs. koszty i kiedy system będzie zysk przynosił. Może tak to powiem. Tu państwo widzą rzeczywiste koszty 2011 roku, rzeczywiste przychody 2011 roku pokazane jeszcze bez utraconego przychodu; jest on pokazany trzy pozycje niżej. Widzą państwo przychody planowane na rok 2012 i koszty 2012 roku. I widzą państwo, że na koniec 2012 roku system się praktycznie zbilansuje, a w 2013 roku przychody znacząco już przewyższają łączne koszty docelowe tego wdrożenia. Tak, że to tylko tytułem rozwiania wątpliwości. Bo pojawiały się informacje, że w roku 2014, w 2015 czy w którymś; różne padały daty, kiedy system się zwraca.

Informacje o karach. Bo tu padła informacja o tym ile kosztuje system czy ile może kosztować. Bo to jest kwota maksymalna, która będzie wynikała z tego, jaki będzie ruch na drogach. To nie jest powiedziane, że my firmie Kapsch zapłacimy tyle, ile jest maksymalna wartość tego kontraktu.

Co do kar: pierwsze dwie najważniejsze kary – za okres od 1 do 3 lipca – niezwłocznie zapłacono – 2 mln zł plus inne drobne kary kontraktowe. Przepraszam za użycie słowa „drobne", bo to są duże kwoty, tylko ja operując na dużych liczbach, czasem niektóre duże kwoty traktuję dziwnie. Tak czy siak, kary umowne są na chwilę obecną zapłacone; to prawie 2,5 mln zł, noty odsetkowe – 200 tys. zł. I dalej, różnego rodzaju kary naliczone przez nas firmie Kapsch za opóźnienia, chociażby, tak tu jak państwo widzą, za nieterminowe przekazywanie raportów finansowych i w szczególności tego typu rzeczy. To są kary, które w chwili obecnej są niezapłacone, ale zostaną przez stronę publiczną potrącone z pierwszej faktury. Tak, że jakby tu problemu żadnego nie ma. I tak to przewiduje kontrakt, że ja mogę potrącić to z pierwszej faktury.

Co do aktualnych cyfr dotyczących użytkowników. Na chwilę obecną jest to ponad 700 tysięcy. Powiem szczerze: jak państwo pamiętają, przed uruchomieniem systemu mówiliśmy, iż zakładamy w optymistycznych scenariuszach, że do końca roku 2001 będzie to około 700 tysięcy. Tak, że absolutnie optymistyczne założenia, w które nie wszyscy wierzyli, się sprawdziły.

Tytułem porównania: przed uruchomieniem systemu ETC zawarto 8 tysięcy umów, wydano ponad 300 tysięcy urządzeń pokładowych. I wtedy wydawano około 24 tysięcy urządzeń pokładowych dziennie. A na dzień dzisiejszy proszę zobaczyć skalę. To jest raptem 347 umów rejestrowanych dziennie, średnio, oczywiście. Oraz 1140 urządzeń pokładowych wydawanych dziennie. Tak, że skala zupełnie nie ta, ale 700 tysięcy, to jest ta liczba, która mówi sama za siebie.

Dalej, to tylko graf pokazujący to, o czym przed chwilą powiedziałam, z informacją pokazującą, że okres maj-czerwiec, kiedy była możliwość rejestracji w systemie, do połowy czerwca, był niejako martwym okresem, potem pierwsze dni lipca, a potem ta krzywa tak równomiernie rosnąca, ale nie pionowa.

Przechodząc do problemów, chciałam najpierw pokazać informację dotyczącą różnego rodzaju skarg i zapytań, jakie się pojawiają u użytkowników. To są dane za cały okres od maja, kiedy system już był uruchomiony dla użytkowników, do obecnych dni lutego. Jak państwo widzą, w sytuacji sierpnia, o którym będę potem mówić, kiedy pojawił się problem z naliczaniem opłat, było 7 tysięcy pytań dotyczących rozliczeń finansowych, łącznie 10 tysięcy. Proszę spojrzeć na wrzesień; to już są 4 tysiące, październik – 3 tysiące, listopad – 2 tysiące. A do połowy lutego mamy 500 takich zapytań. To tylko, moim zdaniem, bardzo statystycznie, ale jednak prosto obrazuje sytuację taką, że tych problemów w systemie jest absolutnie coraz mniej. Ponieważ to, co tutaj jest napisane, to nie są tylko reklamacje. To jest bardzo duża ilość zapytań. I te cyfry pokazują, że informacja jest, mam nadzieję, że państwo tu obecni potwierdzą – już u przewoźników takich problemów nie ma, żeby tak częste kontakty były niezbędne.

To tylko tak ogólnie podsumowując system. Co się udało i co nam się nie udało i jak zostało naprawione. Przede wszystkim to, co wiemy, czyli główny cel systemu:

– free-flow ETC dla pojazdów ciężkich na autostradach, drogach ekspresowych oraz drogach krajowych objętych elektronicznym systemem poboru opłat,

– manualny pobór opłat 1 lipca na autostradzie A-2, a za chwilę – na autostradzie A-4,

– za chwilę też dobrowolnie dostępny system elektroniczny dla użytkowników pojazdów lekkich na autostradach,

– to co państwo widzą – zintegrowanie różnych systemów: elektronicznego poboru opłat, manualnego poboru opłat oraz elektronicznego poboru opłat od pojazdów lekkich.

I ten czas. Jednak czas wdrożenia systemu, który spełnił wszystkie swoje założenia, zdaje mi się, że mówi sam za siebie.

Co jeszcze? Tak naprawdę, osiąganie zakładanych przychodów Krajowego Funduszu Drogowego; najważniejsza rzecz została osiągnięta, w szczególności jak państwo sobie przypomną, jak wyglądały koszty vs. przychody systemu winietowego. 700 tysięcy użytkowników, tak jak mówiłam, czyli spełnienie wszystkich optymistycznych założeń. Ponad jeden milion transakcji dziennie system wykonuje na chwilę obecną. Zastąpiony system winietowy, co oczywiste jest. I może rzecz nie tak do końca oczywista, jednak dla nas bardzo istotna; system sam generuje fenomenalne statystyki, informacje takie, które do tej pory nikt z nas nie miał, bo siłą rzeczy nie mógł ich mieć. I takie statystyki, które pozwolą nam na różnego rodzaju działania, jak choćby, mam nadzieję, lepsze rozliczenia z koncesjonariuszami, tam, gdzie na styku pojawiają się nasze i ich autostrady.

Trzy rzeczy, o których ja chciałam powiedzieć, żeby państwo w szczegółach poznali te dane, co do których sami wiemy, że system miał problem. Kiedy ten problem nastąpił, jak został rozwiązany i jaki miał wpływ na użytkowników, ale przede wszystkim też, jaki miał wpływ dla Skarbu Państwa.

Pierwsza rzecz się pojawiła w sierpniu i we wrześniu – to naliczanie opłat w zawyżonej wysokości. Zostało to wykryte przez Generalną Dyrekcję w ramach nadzoru wdrażania systemu. Przez te kilka dni, jedenaście, jeśli dobrze liczę, system naliczał opłaty w zawyżonej wysokości. Tak jak państwo tu widzą, to było około 2 milionów transakcji z tych jedenastu dni, z około w sumie wszystkich około 12 milionów transakcji. Błąd był jednorazowy, nie powtórzył się, a wszyscy ci użytkownicy, którzy dotknięci zostali problemem technicznym, oprócz tego, że mieli zwrócone bezpodstawnie pobrane opłaty, to przede wszystkim zostały im zwrócone odsetki i oczywiście pokryte przez Kapsch. Także to dla użytkowników żadnego uszczerbku finansowego nie spowodowało, dla strony publicznej absolutnie żadnego uszczerbku finansowego nie spowodowało.

Po tamtym wydarzeniu dodatkowo kilka mechanizmów takich mechaniczno-kontrolnych zostało wdrożonych, aby tego rodzaju błędy nie miały szans nigdy więcej pojawić się.

Druga informacja, czy drugi problem. Koniec listopada, początek grudnia; wystąpiły problemy z terminowym naliczaniem opłat i ich raportowaniem. Kolejki w systemie się zaczęły tworzyć. To był moment taki, kiedy wgrywano najnowszą wersję, nowszą wersję

oprogramowania. I transakcje, które czekały, tak naprawdę, w systemie na rozliczenie. Z punktu widzenia czy użytkowników, czy Skarbu Państwa błąd nie miał wpływu na prawidłowe naliczanie opłat. I tak jak państwo tutaj widzą te informacje, niektóre miały jeden dzień opóźnienia, niektóre transakcje czekały około trzech godzin już pod koniec tego kilkudniowego okresu. Tak, że takie to było opóźnienie.

I ostatnia rzecz: w grudniu – błąd w umieszczeniu użytkowników post paida na „czarnej liście". Znaleźli się na niej ci, którzy nie powinni się tam znaleźć. Nie miało to wpływu na prawidłowe naliczania opłat, niemniej jednak było taką „atrakcją" zdecydowanie niepożądaną dla użytkowników pojazdów post paid. Dotknęło to 184 użytkowników, ale z tego tytułu, oprócz uzasadnionych pretensji, żadnego rodzaju problemy finansowe czy naliczenie zawyżonych opłat nie miało miejsca.

I informacja na ten rok, tak naprawdę. Tak jak już mówiłam, nastąpi kolejne rozszerzenia sieci. Te pierwsze – w lipcu tego roku, kolejne rozszerzenie o drogi oddawane do eksploatacji w 2012 roku będzie miało miejsce. Potem, w tym roku, już za chwilę elektroniczny pobór opłat dobrowolny dla pojazdów lekkich. Docelowo włączenie innych, nie tylko Inspekcji Transportu Drogowego, aktywnie działających służb kontrolnych. Prace nad interoperacyjnością krajową. To, tak naprawdę, dotyczy współpracy ETC z koncesjonariuszami. I duże, bardziej generalne prace mówiące o współpracy systemu naszego w ramach interoperacyjności europejskiej. System jest technicznie gotowy, a filozoficznie i dokumentowo to już jakby musi się dziać, niejako odrębnie od samego elektronicznego systemu poboru opłat.

Jeszcze jedna informacja. Ponieważ minęło już wystarczająco dużo czasu, abyśmy nie za pośrednictwem mediów czy Kapscha skontaktowali się z użytkownikami, postanowiliśmy, też po rozmowach tu z państwem, użytkownikami i głosami przekazywanymi do Generalnej Dyrekcji, sami bezpośrednio wyjść już za chwilę do użytkowników z ankietą. Na slajdzie generalnie jest napisane, o czym chcemy rozmawiać, ale pytania mamy tak skonstruowane, żeby jeżeli pojawią się takie sugestie, które usprawnią czy cokolwiek poprawią w systemie tak, żebyśmy mogli je wdrożyć. Ankieta będzie gotowa już za chwilę, a wyniki planujemy na przełomie kwietnia i maja tego roku mieć gotowe i wtedy z państwem, oczywiście, takimi wynikami się podzielimy, bo bezwzględnie chcemy je wziąć pod uwagę, jeżeli cokolwiek będziemy mogli jeszcze naprawić.

I to ostatnia informacja widoczna na slajdzie. Tak, zakładamy, do początku 2016 wyglądałaby sieć w ramach elektronicznego systemu poboru opłat. Tu, oczywiście, nie ma autostrad koncesyjnych, bo niezależnie od tego czy się porozumiemy w ramach interoperacyjności krajowej, to będą dalej przychody autostrad koncesyjnych, a nie elektronicznego systemu poboru opłat. Więc tych autostrad siłą rzeczy tutaj nie ma, bo być ich nie może.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozumiem, że wyczerpaliśmy..

Z-ca Generalnego Dyrektora DKiA Magdalena Jaworska:

Dziękuję bardzo. To tyle z mojej strony. Jak będą szczegółowe pytania, to oczywiście na każde postaramy się odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze, jakaś puenta?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Nie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie ma puenty; dobrze. Jakbym mógł prosić, żebyśmy się widzieli lepiej, o zapalenie światła przy drzwiach wejściowych.

Szanowni państwo. Rozpoczynamy dyskusję na temat informacji przedstawionej przez pana ministra i jego współpracowników, dotyczącej aktualnej sytuacji przewoźników wykonujących krajowe i międzynarodowe przewozy drogowe oraz o stanie wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat na drogach w Polsce. Oczywiście, w pierwszej kolejności poproszę panie i panów posłów. W tym gronie przedstawiciele organizacji

zrzeszających przewoźników doskonale wiedzą, że oczywiście też będzie czas na wasze wypowiedzi. Jak zwykle, bardziej to nam się opłacało, bo dyskusja prowadziła później do mądrych rozwiązań; o tym minister już mówił, że przy współpracy z państwem wiele aktów prawnych powstało. Myślę, że całkiem dobrych.

Proszę bardzo o zgłoszenia. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski najpierw; proszę. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, a później pan poseł Jerzy Szmit; proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Otóż informacja, którą otrzymaliśmy, dotycząca aktualnej sytuacji przewoźników, przedstawia dane statystyczne dotyczące właściwie ilości firm, działalności legislacyjnej. Odnosi się praktycznie do takiego powierzchownego przedstawienia rynku. Ale właściwie nie jest to przedstawienie tego rynku, dlatego że my prosiliśmy o aktualną sytuację przewoźników. Więc te dane statystyczne mówią o ich ilości, o tym ile mamy pojazdów, ile mamy firm, co wynika z naszej działalności legislacyjnej, w czym się poprawiło, w czym się mogło pogorszyć. Natomiast tego, co działania nasze wspólne, zarówno Sejmu jak i rządu, poprzez zmiany legislacyjne wywołały, jak to wpłynęło na rynek i na sytuację przewoźników, w tej dziedzinie tutaj nic nie usłyszeliśmy.

Przypomnę wcześniejsze dyskusje; jaką sytuację mieliśmy? Pan minister informował, że dochody z winiet to jest na poziomie niepełnych 800 mln zł, że więcej pieniędzy niż uzyskuje z winiet musi oddawać za przejazd przewoźników za autostrady. I następnie mamy sytuację taką, że żeby ten system uporządkować, jest wprowadzony system viaToll, gdzie tutaj pani dyrektor stwierdza, że za to opłaty i to tylko właśnie od przewoźników drogowych, bo te opłaty nie dotyczą w tej chwili samochodów osobowych, wynoszą rocznie w przeliczeniu koło miliarda dwustu tysięcy, a poprzez rozszerzenie systemu należy liczyć, że w przyszłym roku mogą się zbliżyć do półtora miliarda złotych i potem itd.

I teraz, jeśli my mamy analizy przedstawionej sytuacji, to już wiemy, że wpływy z 800 czy tam 750 milionów złotych, wzrosną w ciągu…No, do końca przyszłego roku należy liczyć, że dwukrotnie. Na pewno przekroczą półtora miliarda złotych. To jest jedno. Ale nic nie wiemy w związku z tym, ile jeszcze dodatkowo przewoźnicy drogowi zapłacą za przejazd autostradami. Bo przecież podwójnych opłat nie może być. Więc w tej dziedzinie, w tym momencie, oprócz tego nagle pojawiła się ta płatność, że przewoźnicy muszą płacić za przejazd autostradą. W związku z tym jaka jest wielkość opłat?

Bo kilkakrotnie na posiedzeniach Komisji debatowaliśmy na ten temat i zastanawialiśmy się, ile to ministerstwo przepłaca spółkom autostradowym rocznie za ten przejazd autostradami. Więc teraz – ile przewoźnicy zapłacili za przejazd autostradami w drugim półroczu ubiegłego roku? To jest taka sytuacja, która aż się prosi do takiej informacji. My tutaj nic na ten temat nie usłyszeliśmy, nic na ten temat nie wiemy. Bo to jest jeszcze jakby dodatkowy koszt. Jeżeli nawet jest to mniej niż minister poprzednio płacił, czyli około miliarda złotych, spółkom autostradowym, jeżeli nawet zapłacili pięćset, to to się robią dwa miliardy złotych kosztów więcej.

W związku z tym analiza aktualnej sytuacji przewoźników drogowych powinna też zawierać taką informację, jaka była rentowność firm za pierwsze półrocze ubiegłego roku, jak sobie one radziły finansowo. No i co się stało z tymi firmami, jeżeli im koszty skoczyły o 800 milionów złotych w ciągu, tak szacuję mniej więcej, w ciągu drugiego półrocza ubiegłego roku. Bo o tyle te koszty tym firmom skoczyły.

I rzeczywiście, pewna sytuacja na rynku się uspokoiła po przyjęciu tutaj przez Sejm i przygotowaniu wspólnym z przewoźnikami tej antykryzysowej ustawy. Ale teraz poszedł następny ruch, który jest ruchem uderzeniowym. Więc w tej sytuacji, jeżeli się odniesiemy do tego, że na koniec roku 2010 z danych statystycznych wynika, że ta branża, która razem z przewozami krajowymi w tej chwili decyduje o zatrudnieniu ponad półtora miliona osób w kraju, biorąc pod uwagę także i system utrzymaniowy, stacje serwisowe, itd., przyniosła ponad 500 mln euro na plusie w zakresie wymiany dewizowej zagranicznej, gdy jednocześnie kilkanaście miliardów euro jesteśmy na deficycie w tej

wymianie. To znaczy, że z punktu widzenia pewnego języczka u wagi była to branża, która bardzo korzystnie dla naszej wymiany międzynarodowej pracowała.

I teraz, co się w związku z tym dalej będzie działo? No bo to, że możemy powiedzieć, że przybyło w danym roku samochodów, ale brakuje nam tej informacji o sytuacji branży. Ile firm w roku 2011 w stosunku do 2010 zamknęło działalność? Ile z nich zawiesiło działalność, bo wprowadziliśmy przepisy zawieszające działalność? Ile z tych firm likwiduje działalność, a ile jest w upadłości w stosunku do tego ile powstało nowych firm? I jak w związku z tym to wygląda z rynkiem?

Teraz druga rzecz: jakie są relacje, bo firmy nie są jednakowe. Są firmy, które bazują na pewnych kosztach. Bo jest spora grupa kierowców, która rozpoczęła działalność, przynajmniej z mojej analizy to wynika. Spora grupa kierowców rozpoczęła działalność przewozową prowadząc samochody, jeden czy dwa, w systemie pewnych grup pracowniczych, którzy pracują na takiej zasadzie, że tutaj w pewnym sensie trudno mówić, w każdym razie najczęściej nie jest liczona amortyzacja. To na pewno wprowadza jakby dodatkowe elementy na rynku.

Więc analiza tego rynku dla nas jest potrzebna i niezwykle ważna. Ja się spodziewałem, że na dzisiejszą Komisję dostaniemy jakieś opracowanie, materiał Instytutu Transportu Drogowego, który odniesie się do tych wszystkich zmian. Bo ktoś w końcu musi to analizować i do tego są odpowiednie instytuty przez państwo utrzymywane, żebyśmy informacje uzyskiwali i żeby minister posługując się nimi je przekazywał. Bo ta informacja, którą dzisiaj otrzymaliśmy, nie dotyczy w ogóle aktualnej sytuacji przewoźników. Nic na ten temat, ani słowa w informacji, panie ministrze, nie było. To że ile mamy licencji, ile mamy pojazdów, jak to wygląda, jak jest z sytuacją uzyskiwania zezwoleń, jak jest ze współpracą z Rosją, jak jest z krajami unijnymi, jak to wszystko wygląda w tej współpracy, to nie ma nic wspólnego z pytaniem, które myśmy zadali, jeśli chodzi o Komisję. Pytanie o aktualną sytuację finansową przewoźników, zarówno w zakresie przepisów, to troszeczkę tutaj mamy, ale w zakresie ich funkcjonowania typowo rynkowego, ekonomicznego, itd. Nie uzyskaliśmy w tej dziedzinie żadnej informacji. I z tego tytułu wydaje się, że ta informacja musi być o to wszystko uzupełniona, ponieważ… Chyba z intencjami tutaj się rozbiegliśmy, albo pan minister nie chciał naszych intencji usłyszeć i nie chciał się do nich odnosić.

No to jeżeli nie zrozumiał intencji, a w zapisie jest jasna i oczywista, to jest pytanie moje zasadnicze: dlaczego tych podstawowych informacji, dotyczących aktualnej sytuacji przewoźników wykonujących krajowe i międzynarodowe przewozy towarowe, nie usłyszeliśmy dzisiaj? Nie usłyszeliśmy tej informacji w ogóle, poza typowymi statystycznymi danymi, które, jeżeliby nam było potrzeba, to byśmy wzięli pracownika biura poselskiego i on by nam to z danych statystycznych za rok ubiegły odczytał. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Szmit; proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący. Może usłyszelibyśmy odpowiedź panu przewodniczącemu Krzysztofowi Tchórzewskiemu, bo ja chciałem trochę inny temat poruszyć i wtedy byłoby to może bardziej pełne. Jeśli…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę mówić.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

W związku z tym ja zacznę od cytatu z materiału, który otrzymaliśmy: „Rozmowy ze stroną rosyjską są trudne, ze względu na dużą rozbieżność potrzeb w zakresie zezwoleń, deklarowanych przez oba państwa”. Koniec cytatu.

Pan minister w swoim wystąpieniu dużo czasu poświęcił relacjom polsko-rosyjskim w zakresie transportu. I, oczywiście, jest to zrozumiałe. Ale chciałbym w związku z tym kilka pytań wystosować do tego zakresu. To, że rozmowy polsko-rosyjskie są trudne, to nie jest nic nowego, bo na wielu polach są one trudne. Ale chciałem zapytać, czy rozmowy są równie trudne dla innych państw unijnych? Czy, na przykład, Czechom

równie trudno się rozmawia ze stroną rosyjską, czy, powiedzmy, Belgom? Czy może to wynika z jakiś spraw polsko-rosyjskich, w związku z tym możemy to jakoś zmienić? To jest pierwsza sprawa.

Czy również te państwa tak trudno uzyskują „zgniłe kompromisy", jak pan minister też powiedział o tym uzgodnieniu polsko-rosyjskim.

Kolejna sprawa, to jest sprawa granicy polsko-rosyjskiej. Ona w naszym przypadku dotyczy granicy z Obwodem Kaliningradzkim, z enklawą Federacji Rosyjskiej otoczoną państwami Unii Europejskiej. Granica polsko-rosyjska jest od wielu lat takim zbiorem złych praktyk. Często używamy określenia „dobre praktyki". Tutaj są dokładnie „złe praktyki", czyli kolejki, korupcja, przestępczość, przemyt, itd.

Oczywiście, to też rzutuje na transport, na osoby, które przewożą normalnie towary. Bo wiadomo, że jeżeli na granicy nie ma zdrowych relacji, zdrowych układów i normalnego funkcjonowania, to też się na ten ruch w pełni profesjonalny przekłada. Czy jest szansa, że w tej sprawie coś się zmieni?

Przypominam, że w ciągu najbliższych miesięcy, bo to też do końca jeszcze nie jest powiedziane, ma być wprowadzony „mały ruch graniczny" między Polską a Federacją Rosyjską. To nie jest ruch bezwizowy, to jest ruch, który umożliwi mieszkańcom przygranicznych obszarów poruszanie się z wielokrotna wizą, tak można powiedzieć, bo tak de facto to będzie wyglądało. Oczywiście, to zwiększy ruch na tej granicy czyli przepustowość przejść granicznych będzie bardziej wykorzystana. Czy nasze służby są do tego przygotowane tak, żeby transport towarowy nie był tym obciążony i żeby nie było tych dodatkowych trudności przy przekraczaniu tej granicy?

To tych kilka pytań na początek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jerzy Polaczek; proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W tych dwóch kwestiach, które są przedmiotem obrad Komisji, panie przewodniczący, panowie ministrowi i panowie dyrektorzy i zaproszeni goście, bo oczywiście są dziesiątki problemów. Bo myślę, że na przykładzie tego materiału ministra w pierwszym punkcie oraz tej prezentacji, w której tutaj główną rolę odegrała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, widać pewną ułomność systemową naszej dyskusji i dotykanie też istoty rzeczy.

Po pierwsze, zrozumiałem tutaj z informacji, jakie posiadam, że, na przykład, nie ma na posiedzeniu dzisiaj Komisji przedstawicieli Kapscha, którzy przecież wdrażają ten system. Nie wiem czy to jest, powiedziałbym, zamierzone czy nie, ale dyskusja w parlamencie bez przedstawicieli również firmy wdrażającej, gdzie mamy reprezentację przewoźników, gdzie można również usłyszeć jak gdyby tę drugą stronę, która, powiedziałbym, realizuje te zadania na rzecz gospodarki i strony publicznej po to, aby również niejako zaprezentować uwagi jeśli chodzi o relacje współpracy z resortem, z Dyrekcją Generalną. Myślę, że jesteśmy w tym okresie dopiero pół roku od wdrożenia. Takiej okazji żeśmy nie mieli. To jest przyczynkiem do tego właśnie, że ta dyskusja jest pozbawiona dzisiaj kilku innych ważnych przedstawicieli.

Tak samo przy tego rodzaju dyskusji, myślę, że z tak reprezentatywną, co podkreślam… Bo ja nie mówię, że jest inaczej. Ale na spotkaniu z tak reprezentatywnym gremium naszej Komisji też nie ma przedstawicieli tych firm koncesyjnych eksploatujących A-1 i A-2. A myślę, że można by się pokusić o ewentualne wnioski systemowe.

Ja bym chciał przede wszystkim zapytać przedstawicieli rządu, jak długo jeszcze państwo będziecie konsultowali projekt rozporządzenia Rady Ministrów, który ukazał się w styczniu 2011 roku, w sprawie tych zwolnień od opłat odcinków płatnych autostrad w obszarach aglomeracyjnych? Bo to jest decyzja, która nie może się „wykokosić" z ministerstwa. W kilku aglomeracjach usłyszeliśmy różnego rodzaju, bym powiedział, dyskusje i deklaracje przedstawicieli rządu. One ze szczególnym nasileniem po prostu były prezentowane zwłaszcza w okresie poprzedzającym wybory parlamentarne. Ja mówię tutaj w aspekcie aglomeracji śląskiej, ale nie tylko, bo to jest również odpowiedź, na którą nie czekają tylko parlamentarzyści, ale przewoźnicy, choćby firmy, które funk-

cjonują choćby w takich miejscach, jak specjalne strefy ekonomiczne w aglomeracjach. Ja tutaj daję to na przykładzie choćby Gliwic, obszaru, powiedziałbym, w aglomeracji katowickiej, itd.

I też myślę, że takim wnioskiem, po tej zwłaszcza drugiej informacji, jest dyskutowanie o całości. Bo myślę, że prezentacja krajowego systemu poboru opłat o tyle jest niepełna, bo też nie był zresztą taki cel dzisiaj tego posiedzenia, ale myślę, że to powinno się zmienić, to jest dyskutowanie jednak o całości. Pani dyrektor zwróciła słuszną uwagę, że poprzez wdrożenie systemu viaToll strona publiczna dysponuje teraz bardziej precyzyjnymi informacjami dotyczącymi ruchu towarowego, na przykład, na styku sieci viaToll z autostradami koncesyjnymi. Co jest, powiedziałbym, kwestią, którą warto może rozwinąć w uwagach z państwa strony, jak to później z państwa punktu widzenia wpływa później na nadzór nad realizacją tych, powiedziałbym, projektów koncesyjnych.

Druga kwestia, czy kolejna, to jest również ten postulat, który ja bym zgłosił. Dlatego że my musimy również widzieć, jaki w relacji do wpływów, oprócz systemu viaTolla i z tych odcinków koncesyjnych, jest poziom również opłat za dostępność do dróg finansowanych z Krajowego Funduszu Drogowego. To jest druga strona medalu. Mamy tutaj model, który kosztuje cztery z hakiem miliardy, on się, powiedzmy, sfinansuje na przestrzeni kilku najbliższych lat. Czyli można powiedzieć, że na czysto będzie przynosił wpływy, nie obciążone już tymi kosztami realizacji tego projektu, gdzieś po 2015 roku. A tak samo przecież mamy w Krajowym Funduszu Drogowym te opłaty za dostępność na tych odcinkach, które przecież „zaczynają żyć”. Państwo, że tak powiem, tego nie pokazali w tej krótkiej notatce na posiedzeniu Komisji Infrastruktury co do poziomu wpływów i wydatków z krajowego Funduszu Drogowego na 2012 rok.

Czyli, reasumując, jedno pytanie systemowe do przedstawicieli rządu w kontekście tego punktu drugiego dotyczącego poboru opłat elektronicznych. Kiedy państwo zakończą konsultacje i kiedy Rada Ministrów przyjmie projekt rozporządzenia w sprawie zwolnienia z opłat za poruszanie się po odcinkach autostrad i dróg ekspresowych w obszarach aglomeracyjnych? Czyli o tym projekcie, który od roku nie został przyjęty. Jeśliby szanowne prezydium tutaj również słuchało tego, co mówię, bo to jest pod państwa adresem; wniosek, aby w drugim półroczu tego roku po prostu odbyć taką ponowną dyskusję i sformułować ewentualne wnioski również pod jakimś kątem ewentualnie legislacyjnym, czy w zakresie, bym powiedział, rozporządzeń wykonawczych. Ale w sposób pełny tak, żebyśmy mieli po prostu te dwa elementy – tego systemu elektronicznego, który jest eksploatowany od 1 lipca oraz po prostu tego drugiego elementu, jakim jest ten system tradycyjny na autostradach prywatnych. Również w tym aspekcie finansowym.

I po trzecie – również to, o co już pytał pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski: jaki jest wpływ tego, co się dzieje po 1 lipca 2011 roku, na kondycję firm przewozowych i na ruch po prostu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Michał Wojtkiewicz; proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze. W zasadzie pytanie zasadnicze padło – jaka jest kondycja polskich firm przewozowych? Ale w kontekście tego, co pan minister raczył powiedzieć, że z euforią stwierdził, że jesteśmy największymi przewoźnikami w Europie.

To by było bardzo fajnie, jeżeliby nasi przewoźnicy byli tak samo konkurencyjni i tak zarabiali, jak przewoźnicy zagraniczni. Czyli koszty naszych przewoźników, z tego widać, są o wiele mniejsze, bo są najbardziej konkurencyjni. I tu od razu statystyka podaje, że 70% wszystkich, można powiedzieć, uchybień, to są nie nadgodziny, tylko ilość jazd przez kierowców jest przekroczona. I to jest, panie ministrze, sedno. Ci ludzie, żeby zarobić na życie i żeby przedsiębiorca mógł się utrzymać, to oni muszą przekraczać. 70%! To jest skandal, oczywiście. Czy ludzie chcą dobrowolnie dłużej pracować? Nie, bo natura człowieka jest tego typu: odwalam te osiem godzin, idę spać, idę z rodziną i mam wszystko gdzieś indziej, bo muszę zarobić na tę rodzinę. Czyli to już wskazuje na to, jaką my mamy kondycję przedsiębiorstw transportowych.

Panie ministrze. Szczyciłbym się i wszyscy byśmy się szczycili, gdybyśmy, pracownicy i firmy, mieli te same dochody i ci kierowcy zarabiali na tym samym poziomie, co w firmach zagranicznych. I kierowcy nie tylko w Europie, ale również w Stanach Zjednoczonych, też przejmują rynek właśnie dlatego, że pracują za psie pieniądze, stają się niewolnikami; dzisiaj również w Unii Europejskiej. Niedługo pan minister dojdzie do…, zda nam sprawozdanie, że jesteśmy mistrzami świata w ilości pracowników na wózkach widłowych w Europie i na świecie. Ale nie w tym kierunku powinniśmy iść, panie ministrze.

Dzisiaj zafundowany został system opłat za cztery miliardy, pięć miliardów. I dzisiaj trzeba co najmniej cztery lata, żeby ten system się zwrócił, te pieniądze wydane. A podejrzewam, że, jak ktoś powiedział, jaka jest puenta; czas pokaże nam, kiedy się one zwrócą. I nie na tym polega dobre rządzenie, żebyśmy byli państwem fiskalnym i tylko opłaty, opłaty, opłaty. Tylko państwo jest wtenczas dobre, jeżeli mamy z tego wszyscy korzyści. A dzisiaj fundujecie, na przykład, z Krakowa do Wrocławia 80 zł za przejazd prawdopodobnie osobowym samochodom. To ja się pytam, jak ja mam dwa razy tam i powrotem przejechać do Wrocławia, to ja jadę bocznymi drogami i za 160 złotych zapraszam sobie rodzinę i moich kolegów na kolację. I dzisiaj koledzy moi, którzy są starostami, mówią, że tiry wjeżdżają na ich drogi i rozwalają już te drogi. Czy ta ewentualność i to wzięte zostało pod uwagę? Bo koszty przewozów u nas, w kraju, będą znacznie większe niż gdziekolwiek indziej na świecie.

Panie ministrze, zasadnicze pytanie. Powtarzam to po panu pośle Tchórzewskim: kondycja, kondycja i jeszcze raz kondycja polskich przewoźników. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk; proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo. W części dotyczącej informacji na temat funkcjonowania, wdrażania funkcjonowania elektronicznego systemu poboru opłat, wpiszę się w głos moich poprzedników, którzy stwierdzili, że ta informacja jest niepełna. Mało tego, uważam, że taka informacja jest tylko i wyłącznie wycinkowa. Państwo w tej informacji nie zawarliście żadnych materiałów, które by odnosiły się do skutków wprowadzenia elektronicznego systemu poboru opłat. A te skutki na niektórych odcinkach dróg krajowych przecież są wymierzalne, o czym państwo wiecie, że my wiemy. Bo wystarczy wejść głębiej w system *truck electronic*, który jest użytkowany przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. I tam można przeczytać, o ile wzrósł ruch samochodów na niektórych drogach alternatywnych.

Tutaj, w tej informacji, nie odnieśliście się w ogóle do sytuacji dróg alternatywnych, gdzie znamy przepadki, gdzie notujemy wzrost ruchu, nasilenie ruchu samochodów ciężarowych o około 40-50%. Otóż, panie dyrektorze, brak nam w ogóle tej informacji. Brak informacji na temat planowanych w związku z tym działań. Mało tego. Brakuje informacji, o czym mówił już tutaj, między innymi, pan poseł Jerzy Polaczek, na temat odniesienia się, czy odniesienia się w ogóle do postulatów, które kierowane były w ubiegłym roku do premiera Donalda Tuska, do ministra infrastruktury, Cezarego Grabarczyka.

Przypomnę; te postulaty to:

–zwolnienie z opłat za przejazd drogami, które można wpisać w tak zwane obwodnice miast;

–zwolnienie z opłat za przejazd autobusami drogami krajowymi objętymi systemem ETC. Przypomnę chociażby, że autobusy miejskie w aglomeracjach miejskich generują dodatkowe koszty funkcjonowania miejskich zakładów komunikacji w wysokości kilkuset tysięcy złotych;

– postulaty poparte dziesiątkami tysięcy podpisów kierowanych do premiera Donalda Tuska i Cezarego Grabarczyka, ministra infrastruktury, aby znieść opłaty za przejazd autokarami w ruchu liniowym do 100 km.

Nie odnosicie się państwo w ogóle do jakichkolwiek inicjatyw w tym zakresie. Mało tego, w przypadku postulowanej przez wiele samorządów…Przepraszam panowie, może przeszkadzam? Postulowane przez wiele samorządów zniesienie opłat za przejazd obwodnicami miast. Państwo w tej informacji podajecie, że rząd będzie czynił zupełnie od-

wrotnie, bo takim przykładem jest chociażby wymieniona na str. 8 droga krajowa nr 94. A węzeł Modlnica – węzeł Radzikowskiego, to jest nic innego jak zachodnia obwodnica Krakowa.

I tyle zostało z tych postulatów kierowanych do rządu i deklaracji składanych w okresie wyborczym. Tego tutaj absolutnie brakuje i stawiam pytanie, jaka jest koncepcja na najbliższe miesiące, ale bardzo konkretnie, w odniesieniu do tych kwestii, które poruszyłem?

Teraz kolejna kwestia. Dotyczy ona uruchomienia samego systemu. Ja nie bez przyczyny prosiłem, domagałem się, składałem wniosek formalny na początku dzisiejszego posiedzenia, żeby w tym posiedzeniu uczestniczył minister Radosław Stępień.

Zwracam się do bardzo kompetentnego, jak sam zresztą mówił o sobie, pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza. Panie ministrze, kieruję wobec tego pytanie do pana. Dlaczego w imieniu rządu, na posiedzeniu w dniu 26 maja ubiegłego roku, składano w trakcie debaty sejmowej, w punkcie „pytania w sprawach bieżących", deklarację, że termin podstawowy 1 lipca wdrożenia tego systemu zostanie dotrzymany?

Panie ministrze, ja bardzo proszę; nie przekładajmy się w ten sposób, bo do niczego dobrego to nie prowadzi. Dlaczego w trakcie tej debaty przedstawiciel rządu, wówczas resortu infrastruktury, zapewniał, że tempo prowadzenia prac 26 maja, czyli cokolwiek ponad miesiąc do wdrożenia, uruchomienia tego systemu jest dobre i zapewniał, że wszystko jest w należytym porządku?

I teraz kolejne pytanie. Którą datę należy uznać za ostateczne uruchomienie elektronicznego systemu poboru opłat? Jaka to jest data? Czy wynikająca z tej informacji 29 września 2011 roku, panie ministrze, czy data 3 lipca 2011 roku? Czy może 1 września 2011 roku? Czy, jeżeli jest to 29 września, mamy do czynienia z pojęciem przejezdności elektronicznego systemu poboru opłat, jak sugeruje się przejezdność niektórych dróg na Euro 2012?

I nie jest to żart, szanowni państwo. Bo oto kolejne pytanie. Kto podpisał i kiedy protokół odbioru końcowego tego systemu? Kto potwierdził, że system…Panie ministrze, te pytania kieruję do pana. Kto i kiedy potwierdził protokołem odbioru końcowego, że system funkcjonuje w sposób należyty i jest właściwy i w związku z tym można wypłacić należne kwoty wykonawcy tego systemu?

Mało tego, kolejne pytanie, które kieruję do pana, panie ministrze. W związku z tym, że mamy wątpliwości co do pełnego funkcjonowania systemu, a w ubiegłym roku, w zasadzie do grudnia, epatowano nas informacjami, że za każdy dzień zwłoki w prawidłowym funkcjonowaniu elektronicznego systemu poboru opłat wykonawca będzie wnosił kary rzędu jednego miliona złotych. I dopiero na posiedzeniu Komisji Infrastruktury 20 grudnia ubiegłego roku ustami pana dyrektora Lecha Witeckiego – przepraszam, zgodnie z informacją, którą uzyskaliśmy od pana dyrektora Lecha Witeckiego – uznaliśmy, że wykonawca wpłacił tylko dwa miliony złotych. Dwa miliony złotych, pomimo tego, że przedstawiciel rządu w trakcie debaty sejmowej w jedenastym dniu po uruchomieniu systemu, teoretycznym, ustawowym…W jedenastym dniu po upłynięciu ustawowego terminu, albo umownego terminu wdrożenia tego systemu, poinformował co następuje: „Wykonawca płaci za opóźnienie".

Panie ministrze, proszę mi odpowiedzieć na pytanie, dlaczego rząd informował Wysoką Izbę w jedenastym dniu od momentu włączenia systemu: „Wykonawca płaci za opóźnienie. Te kary już zostały zapłacone. Za dwa dni dwa miliony złotych".

Z tej informacji wynikało, można interpretować te informacje następująco: wykonawca płaci milion złotych za każdy dzień zwłoki.

I dalej. Jeżeli na informację przedstawiciela rządu nakłada się informacja Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad powielana przez media, że oto…Ale nie tylko przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, ale także wykonawcę systemu. Cytuję: „1 lipca. Krzysztof Gorzkowski z polskiego oddziału firmy Kapsch zapowiada, że zgodnie z umową firma zapłaci Skarbowi Państwa karę za opóźnienie i pokryje straty związane z niepobieraniem opłat od kierowców za przejazd płatnymi drogami. Kara za każdy dzień, kiedy system viaToll nie działa, wynosi milion złotych".

Przy okazji pytanie: jeżeli system działał w 70%, to czy on działał czy nie działał?

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, 2 lipca: „Kapsch zapewnia, że zapłaci państwu rekompensatę za utracone korzyści i odszkodowanie za każdy dzień niesprawnego systemu”.

Pytanie: jeżeli brakowało kilkudziesięciu bramownic z 466, to czy system był sprawny, czy nie był sprawny? Tym bardziej, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, a to jest 3 lipca, poinformowała w piątek, że „firma Kapsch została zobowiązana umownie do wypłacenia Skarbowi Państwa jednego miliona złotych kary za każdy dzień opóźnienia we wdrożeniu systemu”.

Panie ministrze. Dlaczego do budżetu państwa wpłynęły tylko 2 mln zł, skoro zapowiadano, że za każdy dzień zwłoki w funkcjonowaniu, albo inaczej – opóźnienia we wdrożeniu systemu, należy płacić jeden milion złotych?

A pytanie, które zadałem w związku z informacją, którą dzisiaj otrzymaliśmy, nie jest bez…Nie padło bez uzasadnienia. Bo oto w informacji rząd skierował do parlamentarzystów takie przesłanie: 29 września został zakończony proces uszczelnienia systemu z punktu widzenia uruchomienia zaplanowanych bramownic do poboru opłat. Za okres pierwszych trzech miesięcy eksploatacji, w których nie funkcjonowała pełna liczba bramownic, Generalny Dyrektor, itd. Czyli jest to w sposób jasny i wyraźny podana informacja, że system nie był sprawny i działał niezgodnie z ustaleniami umownymi co do realizacji tego przedsięwzięcia.

I teraz kolejne pytanie kieruję do, jeżeli są na sali, autorów tej informacji. Szanowni państwo. Podano w tej informacji, że w trzecim kwartale odnotowano, system odnotował 144 miliony, przepraszam, system odnotował 472 miliony 634 tysiące 710 tak zwanych samochodokilometrów. Czyli rozumiem, że to suma kilometrów zliczona przez system, które pokonały samochody o wadze powyżej 3,5 tony. W czwartym kwartale system odnotował 700 milionów samochodokilometrów. W trzecim kwartale odnotowano wpływy 144 mln zł, już pominę tysiące i złotówki, w czwartym kwartale – 199 mln zł. I gdyby przeliczyć podane liczby, to okazuje się, że koszt jednego samochodokilometra w trzecim kwartale, czyli od 1 lipca, czy od początku funkcjonowania systemu, do 30 września wynosił 30 groszy, zaś koszt jednego samochodokilometra w czwartym kwartale wnosił 28 groszy.

Podajecie państwo w tej informacji, że do budżetu państwa wpłynęło około 340 mln zł, to jest wpływ z opłat. Konkretnie 343 mln, to wpływ z opłat w systemie elektronicznym. Pan dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad na posiedzeniu Komisji Infrastruktury podał kwotę 370 mln zł. Gdyby zaś policzyć, przyjąć zasadę, że koszt samochodokilometra można zastosować do obliczenia ewentualnej straty wpływu do budżetu państwa, to nie jest 40 mln zł, jakim została obciążona firma Kapsch, tylko jest to od 69 do 74 mln zł.

I teraz do sedna. Państwo w materiałach mówicie o tym, że wykonawca systemu został zobowiązany do wpłacenia wpływów utraconych przez budżet państwa z tytułu złego funkcjonowania systemu. Rozumiem, że utraconych wpływów. Informujecie państwo, że wykonawca zapłacił 2 miliony złotych kary, chociaż pojawia się informacja prasowa o 7 milionach, ale już nie będę tutaj, jak to się mówi, gdzieś tam, w jakiejś instytucji, zaciemniał czy legendował całej historii. I otóż jeżeli przyjmiemy, że te 43 miliony, to są straty należne, to proszę mi powiedzieć, ile wykonawca zapłacił tylko i wyłącznie kar umownych? Czy to jest tak, że na Stadion Narodowy będą wpuszczani kibice, a tylko na części bramek będą pobierane za to opłaty i sprawdzane tam bilety? Bo sytuacja jest analogiczna.

W związku z czym pytanie: jaka jest naprawdę wysokość kar, która powinna być wykonawcy naliczona?

Szanowni państwo. To już konkluzja. Na budżetowym posiedzeniu Komisji Infrastruktury 20 grudnia, nieobecny teraz, niestety, pan przewodniczący Janusz Piechociński zaproponował, aby ten problem związany z wdrożeniem elektronicznego systemu poboru opłat został zbadany przez Najwyższą Izbę Kontroli, i to w trybie pilnym. „W związku z tym – cytuję propozycję pana Piechocińskiego – powiem tak. Po pierwsze, apeluję do Najwyższej Izby Kontroli, aby uruchomiła kontrolę w tym obszarze. Jesteśmy to winni”.

Składam wniosek, aby Komisja Infrastruktury skierowała wezwanie do Najwyższej Izby Kontroli, aby Najwyższa Izba Kontroli w trybie pilnym zbadała przygotowanie, wdrożenie i skutki wdrożenia elektronicznego systemu poboru opłat. A także skutki budżetowe, utracone dochody. Dziękuję bardzo.

Jeżeli na któreś z tych pytań nie mógłbym usłyszeć odpowiedzi, wnoszę o to, aby pan minister odpowiedział mi na te pytania na piśmie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Ale tylko chciałem poinformować, że to również z inicjatywy Komisji, nie tylko zresztą, bo i strony rządowej również, w planie Najwyższej Izby Kontroli jest ta kwestia wpisana na ten rok. Tak, że ten temat jak gdyby już zafunkcjonował. Pan poseł Andrzej Kania; proszę.

Poseł Andrzej Kania (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo. Myślę, że gdyby mój przedmówca zacząłby swoją wypowiedź od końca, to pewnie mówiłby pół minuty, a tak rzeczywiście słuchaliśmy, oczywiście, z wielkim szacunkiem i zainteresowaniem. Ale można to było dużo skrócić.

Ja myślę, proszę państwa, że do tego dziegciu można by trochę jednak łyżkę miodu dorzucić. Bo już rzeczywiście przez te ostatnie cztery lat mamy też i dobre doświadczenia, co słychać także, jeśli chodzi o współpracę parlamentu z grupą, obszarem czy też wszystkimi przewoźnikami, co wspominał pan minister. Chociażby dwie ustawy antykryzysowe, które zostały wprowadzone. Pierwsza ustawa w roku 2009, natomiast druga na koniec kadencji poprzedniego parlamentu, która weszła w zasadzie na koniec ubiegłego roku.

Panie przewodniczący, żeby nie mówić długo. Ja wiem, że jest wiele problemów: kwestia zawodu kierowcy, kwestia odpowiedzialności prowadzących działalność przewoźników drogowych, kwestia bazy. Pewnie zainteresowani wiedzą, o czym mówię, które przepisy mówią o tym obszarze bazy, które weszły w grudniu i na początku roku. Prosiłbym, panie przewodniczący, żebyśmy wreszcie zaczęli słuchać przewoźników, a nie robili tutaj propagandy politycznej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Stanisław Żmijan; proszę.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. W zasadniczych tezach uprzedził mnie mój przedmówca, ale mam kilka zdań, oczywiście. Otóż, nie ulega wątpliwości i trudno się nie zgodzić w tym gronie, że transport drogowy, szeroko rozumiany, krajowy i międzynarodowy, towarów i osób, to absolutnie bardzo ważna część naszej gospodarki. Co do tego nie mamy wątpliwości. W tym gronie pracujemy już kolejne kadencje z tymi samymi osobami, zarówno z jednej, jak i z drugiej strony. I powinniśmy, faktycznie, poświęcać odpowiednio dużo czasu i przywiązywać dużą dozę wagi dla tego problemu.

Ale czy jest inaczej, czy w każdym razie do tej pory było inaczej? Otóż, pozwolę sobie stwierdzić, że staraliśmy się. W poprzedniej kadencji uchwalone dwie ustawy, o których mówił pan minister – antykryzysowa 1 i antykryzysowa 2. Świadczą one o tym, że tak, byliśmy przy tej branży cały czas, staraliśmy się poświęcać jej wystarczająco dużo czasu. Byliśmy także na wielu spotkaniach, w parlamencie, ale i poza nim, w różnych miejscach w kraju.

Myślę, że tutaj co do tego, jakby mamy zgodę. Co nie oznacza, że rozwiązaliśmy wszystkie problemy; jasne, że nie. Dynamika życia gospodarczego jest wystarczająco wysoka, żeby mieć tę branżę cały czas na uwadze. I ja się przychylam do tych tez, które tutaj padły, żeby Komisja… Prawdopodobnie trzeba jak najszybciej ukonstytuować podkomisje stałe i rzeczywiście przypisać tę branżę, tak jak dotychczas było, do stałej podkomisji. Co wcale nie oznacza, że pozostali posłowie Komisji Infrastruktury nie mogą uczestniczyć; mogą, jeśli zechcą, w pracach i oczywiście pracować dalej na rzecz tej branży. Bo wiemy dzisiaj, nie mamy wątpliwości, że ta branża to jest ponad 12% naszego PKB w naszej polskiej gospodarce.

I, oczywiście, potężna ilość miejsc pracy. Jeżeli liczymy z otoczeniem transportu, to ponad półtora miliona ludzi; wiemy, że po prostu gra jest warta świeczki.

Ale, proszę państwa, bądźmy po prostu elementarnie obiektywni. Jak można tak sobie postawić z taką sugestią, jaka jest kondycja tej branży i sugestia – no właśnie przez wprowadzenie elektronicznego systemu poboru opłat. No przecież to jest uproszczenie, i zresztą z sugestią zawartą taką, że oto gdzieś tam zawarta jest nieudolność przygotowania, wdrażania, itd. itd. Jest to tylko część prawdy.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

To są dwie różne sprawy.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle, ja nie przeszkadzałem, bardzo cierpliwie słuchałem. Postaram się; już będę kończył. Więc, proszę państwa, kondycja, to oczywiście cena paliwa, kurs oczywiście złotówki do euro i szereg naprawdę innych czynników. Państwo o tym wiecie. W związku z tym, wdrożony czy wdrażany w tej chwili i rozszerzany na więcej dróg elektroniczny system poboru opłat należy monitorować, należy analizować, należy wyciągać wnioski i podejmować decyzje.

Proszę państwa. System działał, póki co, przez pół roku. Czy to już jest dobry materiał? Oczywiście, do monitorowania – tak. Ale czy to jest już dobry materiał do wyciągania wniosków i oczywiście na siłę ekstra wprowadzania tam NIK-u, prokuratury, itd. Bo tam coś niebywale złego się dzieje? No, nie. Jest zaplanowana kontrola przez NIK i na pewno będzie przeprowadzona.

Dlatego proponuję, abyśmy naprawdę bardzo merytorycznie, z udziałem strony przewoźników, prowadzili te prace i oczywiście mieli na uwadze, żeby tej branży, jeżeli nawet jest nazywana jako nasza narodowa specjalność, żebyśmy jej rzeczywiście nie dali zrobić krzywdy.

Proszę państwa. Czy już jesteśmy pewni, że ten system spowodował, że transport przeniósł się na drogi alternatywne? Nie, ja w każdym razie nie mam takiej pewności. To trzeba zbadać. Jeżeli…

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Nie system, ale wysokość opłat.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Momencik. Dobrze, związane z systemem wysokości opłat. Jeżeli projektowaliśmy i wdrażaliśmy, oczywiście, w oparciu o prognozy ruchu, i planowaliśmy wpływy, i jeżeli po pół roku widzimy, że pokrywają się faktycznie zrealizowane z planowanymi, to znaczy, że ten ruch pojazdów, tak naprawdę, odbywa się po tej sieci dróg, na której dokonuje się poboru opłat. Albo musimy zbadać czy rzeczywiście nie zwiększył się ruch. Bo powiadam, ja nie mam tej pewności. Ale wyniki, dane, które tutaj zostały zaprezentowane, wskazują, że ten ruch się odbywa i dobrze, że tak jest.

I ja bym miał na tyle. Zwracam się do pana przewodniczącego, aby rzeczywiście ukonstytuować podkomisje stałe i oczywiście przystąpić, tak jak dotychczas, do merytorycznej, wręcz uporczywej pracy z branżą transportu drogowego, towarowego i osobowego tak, aby po prostu był z tego pożytek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Pan poseł Michał Wojtkiewicz jeszcze; proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ja naprawdę bardzo krótko, żebyśmy mieli jasny obraz. System, koszty tego systemu, to jest jeden temat. Drugi to jest wysokość opłat, która wpływa na koszty funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych. I to są dwie rzeczy odrębne. I nie elektroniczny system poboru opłat wpływa na to, że samochody jeżdżą po drogach alternatywnych, tylko koszty, panie pośle. Koszty i jeszcze raz koszty. I koszty te, które państwo narzuca przedsiębiorcom i wszystkim użytkownikom drogi. I w tym wypadku przez pięć lat musimy…Wszyscy jeździmy po drogach. I komu nabijamy kasę? Właśnie temu, który

stworzył ten system i zbudował nam system. Pięć miliardów! Przez pięć lat będziemy jeździli po to, żeby kabzę nabić tym ludziom. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Kabzę nabić Kapschowi, tak to…Dobrze. Szanowni państwo. Na tym wyczerpaliśmy listę mówców, którzy reprezentują panie i panów posłów z Komisji Infrastruktury. Ja, oczywiście, tradycyjnie oddam głos naszym gościom. I chciałbym powiedzieć tylko tyle, że powinniśmy przyjąć dzisiaj taką jakby zasadę, że te wszystkie wypowiedzi, które padają podczas dzisiejszej Komisji, są wypowiedziami w trosce o funkcjonowanie branży transportowej w Polsce. I tak przyjmijmy. Jest to pierwsza dyskusja w tej kadencji Sejmu na posiedzeniu Komisji na ten temat.

Tak, że bym prosił, żeby zostawić jak gdyby tę kwestię taką czysto polityczną. Ta dyskusja, która odbywała się w poprzednich czterech latach, poprzez swoją szczególność właśnie, bo przechodziliśmy na taką dosyć dużą szczegółowość tego zagadnienia. Bo to jest trudny temat bardzo. To nie jest prosty temat. Nie da się go omawiać bardzo ogólnie, tylko trzeba, niestety, przechodzić później do szczegółowych kwestii, które dotyczą i relacji z ministrem finansów, nie tylko przecież z ministrem transportu, gdzie Generalna Dyrekcja w tym przypadku czy Główny Inspektor Transportu Drogowego jest tylko i wyłącznie pewnym wyznacznikiem tej całości.

Dlatego oczywiście ja państwu oddaję głos. Nawet pewne emocje są tutaj w dużym stopniu usprawiedliwione i tak bym prosił, żeby to potraktować. I to, co powiedział pan przewodniczący Stanisław Żmija, i to co mówili przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, Andrzej Adamczyk i wszyscy; na te tematy trzeba mówić permanentnie. Bo te wszystkie zależności, które są w tej branży, one się tak szybko zmieniają, że nie da się tego zrobić raz na cztery lata i zostawić. Nie da się. Dlatego tak bym prosił, żeby to rozumieć. Myślę, że pan minister Tadeusz Jarmuziewicz doskonale też to rozumie, bo cały czas od kilku lat, nie od czterech, ale jeszcze więcej, bierze w tym udział.

Proszę bardzo. Najpierw pan Bolesław Milewski, później pan Jan Buczek. Jeśli są inne zgłoszenia, to proszę bardzo.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Przewoźników Transportu Drogowego Bolesław Milewski:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie posłanki i panowie posłowie. Proszę państwa, to nie jest tak pięknie. Ja nie jestem przewodniczącym papierowym, ale prowadzę transport i w transporcie pracuję od 63 roku, gdzie przeszedłem wszystkie szczeble; byłem nawet szefem bazy w Trypolisie.

Proszę państwa. To co się dzieje w tej chwili od grudnia, jest to tragedia, to jest wprost tragedia, proszę państwa. Doprowadzono do tego, że w tej chwili polski transport jest przeganiany wprost z firm niemieckich. Dlaczego jest przeganiany? Bo zepsuliśmy cały rynek. Taka sytuacja to jest nie dzięki ministerstwu, ale również dzięki przewoźnikom i niektórym organizacjom, że za wszelką cenę, żeby tylko tworzyć jak najwięcej. Proszę zobaczyć, co się dzieje w Europie. W Europie firmy się powiększają jednostkami, a te małe likwiduje się.

Natomiast, proszę państwa, u nas w tej chwili transport to jest hobby. W tej chwili jeżdżą przewoźnicy w ruchu międzynarodowym od 2,5 do 3 złotych, kiedy taksówka tyle kosztuje. Koszt paliwa przejechanego z jednego kilometra wynosi około 2 zł. Proszę państwa, gdzie dalej płace kierowcy, diety, utrzymanie pojazdu, utrzymanie bazy, utrzymanie pracowników? Jestem pewien, że gdyby dzisiaj zrobiono dokładnie badania, to 80% firm jedzie na stratach. Pokrywają straty z innych działalności, jak mają warsztaty i inne, żeby tylko się utrzymać.

Proszę państwa. To nie tylko wina rządu. Tak jak powiedziałem, to jest również wina przewoźników. Chciałbym podziękować, że te ustawy, które weszły w życie na koniec poprzedniej kadencji, bardzo wiele pomogły przewoźnikom. Proszę państwa. Tylko niektóre muszą wejść wcześniej, dlatego, że one…Powiem w dalszej części, dlaczego muszą wejść wcześniej. Bo niektóre zakłady i przewoźnicy zostaną zniszczeni karami.

Proszę państwa. Również niedoskonałe przepisy, jakie w tej chwili są w prawie przewozowym, powodują to, że pośrednicy, których rodziny pracują w firmach i jakiś kon-

cernach... Proszę państwa, ciocia zakłada spedycję i tu jest dowód, proszę zobaczyć; jedna spedycja, dwieście firm okradzionych na 10 milionów złotych. Dziesięć milionów ukradziono. A takich po pół miliona, to jest do przesady.

Dlatego też, panie przewodniczący, nie w tej chwili, ale trzeba będzie również zmienić prawo przewozowe. Mam tu zapisane jak to mają Francuzi. Tam nie ma tego, że pan spedytor odpowiada. Odpowiada również nadawca i odbiorca. Mam to. Jest to stosowane we Francji i we Francji nie ma problemu z pozyskaniem należności.

Proszę państwa. Jak państwo wiecie…może się narażę kolegom ze Wschodu …jest około 5 do 10% polskiego transportu, którym bardzo zajęło się ministerstwo. Tylko nie widzi ministerstwo, jaka sytuacja jest w przewozach krajowych, międzynarodowych, którzy jeżdżą do Unii Europejskiej, gdzie w tej chwili nie mogą niektórzy… Nawet miałem od pana Stelmachowskiego z Opola sytuację podaną, za ile przyjeżdżają przewoźnicy ze „ściany wschodniej". Niech oni dobrze zrozumieją; my nie chcemy, żeby nie przywozili paliwa. Ale niech nie obniżają frachtów. Niech nie obniżają frachtów. Jeżeli obniżają frachty, należy facetowi nie dawać zezwoleń i koniec.

Byłem na posiedzeniu komisji polsko-białoruskiej. Mówią – dyktatura. Ale, proszę państwa, tam deficytowego zezwolenia nikt nie dostanie, gdy nie płaci podatków. Taka jest sytuacja na Białorusi.

Proszę państwa. Sytuacja jest jeszcze gorsza, bo w tej chwili, proszę państwa, wszystkie zakłady, jeszcze po byłym socjalizmie, zostały umieszczone przy drogach o nośności 8 i 10 ton. I, proszę państwa, niektóre inspekcje, zgodnie z ich prawem, ważą te pojazdy. No jak pojazd jedzie z Niemiec, wiezie 24 tony, wjeżdża na tę drogę i dostaje 50 tysięcy kary. Opracowaliśmy ustawę, że firma może wykupić stałe zezwolenie. Ale ona ma wejść w życie dopiero na koniec tego roku, proszę państwa. Taka sytuacja jest nie do przyjęcia. Taka sytuacja, żeby ludzie płacili.

Proszę państwa. Dlaczego również jest źle w polskim transporcie? Dlatego, że weszła w życie nowa ustawa, dyrektywa i jest problem. Proszę państwa, że gwarancje, że tam coś i owo. Przecież Główny Urząd Celny prowadzi składy celne i również ma gwarancje, załatwił je w jakimś banku, u jakiegoś ubezpieczyciela. Czy to jest problem? Żaden problem to nie jest. Tylko trzeba to wszystko w jakiś sposób zrobić.

Ja tu zwracam uwagę, panie przewodniczący, panie ministrze i państwo posłowie, na sytuację, jaka się dzieje w przewozach. W związku z utrudnieniami, jakie mają kierowcy z odprawą towarów w polskich portach, bo jest to o wiele trudniejsze, wszyscy ładują ładunki w Hamburgu, w Bremie i do Polski przywożą inni przewoźnicy. No, jest to nie do przyjęcia. Proszę zrozumieć, że jeśli ładunek jest odprawiony w Polsce, to 20% cła zostaje w naszym kraju. Jest to coś nienormalnego, żeby działano na szkodę państwa.

Proszę państwa. Następna sprawa – viaToll. Ja jeżdżę dużo po Polsce. Był pan minister w Tęgoborzu? Nie może tak być, proszę państwa: 99 tysięcy złotych nałożono kary na kierowcę. 99 tysięcy. I to niesłusznie, bo okazuje się, że to wszystko gdzieś tam coś źle działało. No, proszę państwa. Jak taki kierowca zobaczył, że ma 99 tysięcy płacić, to on ma już dosyć tego wszystkiego. Jeżeli ktoś zawinił, to ktoś powinien szybko sprawę wyjaśnić. Dzięki przychylności pana ministra Tomasza Połcia napisaliśmy pismo, zatrzymał to wszystko, że sam zaczął rozpatrywać te wszystkie uchybienia. Ale, proszę państwa, to jest denerwujące. To są ludzie, którzy pracują.

Uważam, że jeżeli się nie zmienią przepisy, to naprawdę uczciwe firmy transportowe pójdą z torbami. Nie będzie żadnych firm transportowych, bo jak mi powiedziały osoby, z którymi się spotykam – mam także od nich telefony – że to już stało się hobby. Nie masz zaszczytów. Ja to sobie usiądę i teraz sprawdzę, ile rzeczywiście PKB przynosi transport polski.

Proszę państwa. Jest inna sprawa – bezpieczeństwo naszych kierowców i bezpieczeństwo naszych firm. Na parkingach, proszę państwa, ginie paliwo, sprzedawane są palety, sprzedawane paliwo z wielkimi napisami. Trzy lata temu miałem spotkanie w MSWiA, byli wszyscy dyrektorzy z Komendy Głównej Policji, kryminalnej, od przestępstw i inni. Mówili, że to będzie zrobione. A co się dzieje nadal? Kierowca sprzedaje, odchodzi z firmy i potem się okazuje, że pracodawca musi zapłacić trzy, cztery tysiące złotych za same niezdane palety. A o paliwie to już nie mówię. Dzwonią kierowcy, że ktoś sprzedaje

paliwo, ale policja w ogóle nie przyjeżdża. Ja nie mówię; są takie regiony, gdzie bardzo szybko działają, ale większość, nie.

Następna, panie przewodniczący, jest sprawa bezpieczeństwa naszych kierowców za granicą. Tragedia stała się we Francji przy przejazdach promowych, gdzie są przewożeni emigranci, pakują się do naczep, przecinają plandeki. Jeżeli kierowca chce ich wyciągnąć, to nóż. Już kilku kierowców było poszkodowanych, jeden nawet został zabity, ale to chyba było trzy lata temu. Zwracaliśmy się do Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Dostaliśmy odpowiedź tego typu, że oni zwrócili się do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Francji o zabezpieczenie przeładunków.

Proszę pojechać tam i to zobaczyć. I potem taki kierowca ładuje, proszę państwa, palety, wjeżdża na prom i wskazuje, że tam są schowani emigranci. Co dostaje? Od każdego emigranta Anglia każe zapłacić 300 funtów. Są różne opłaty, ale 300 funtów. Proszę państwa. To my mamy trzymać bezpieczeństwo? Od czego jest Europa?

Na koniec chciałbym poruszyć jeszcze jedną sprawę w związku z brakiem szkolenia... Panie ministrze i panie przewodniczący, bardzo bym prosił… Trzeba zrobić jakąś naradę, w jaki sposób zacząć szkolić porządnych kierowców. Porządnych, nie przypadkowych i nijakich, ale żeby to byli kierowcy, których można by było wsadzić na pojazd, żeby pojechał. Już nie mówię o wysokości ubezpieczeń, podatkach i tym wszystkim. Proszę państwa. Już w poniedziałek nie chce mi się iść do firmy, bo od tego wszystkiego mnie żołądek zaczyna boleć. I takich pracowników jest wielu.

Przepisywanie firm w jakiś sposób, gdy zalegają. Proszę państwa. To jest tragedia. Ja bym prosił, rzeczywiście, jak pan, panie przewodniczący, powiedział: trzeba zrobić, przedstawić te sprawy, te zmiany.

Teraz, proszę państwa, na koniec, bo już więcej nie będę mówił. Mamy prawo przewozowe z 1955 roku mówiące w ten sposób, że jeżeli się nie płaci, to wysyła się wezwanie. On ma trzy miesiące do zapłaty. W tym czasie zwija się i faceta nie ma i pieniędzy też się nie widzi. Jest tyle spraw, które należy zmienić. I dlatego, panie przewodniczący, panie ministrze, państwo posłowie, proszę… To jest sprawa wielu ludzi, nie tylko moja, ale całego transportu polskiego. Dziękuję bardzo. Przepraszam za długą wypowiedź.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Poproszę pana Jana Buczka; proszę.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Jan Buczek:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący. Panie i panowie posłowie. Panie ministrze. Szanowni państwo. Przyznam szczerze, że po raz siódmy odbywamy posiedzenie Komisji Infrastruktury w całości poświęcone problematyce transportu drogowego. I to jest naprawdę duże osiągnięcie naszego środowiska, jak również parlamentarzystów, którzy dostrzegli ten problem. Za to bardzo dziękujemy, że pan przewodniczący kontynuuje tę praktykę. Jednakże dzisiaj doszedłem do wniosku, że chyba fajnie jest się spotkać, żeby porozmawiać o tym. Ale przyznam szczerze, że cały czas słyszę jakby powtarzające się problemy i podobną praktykę. Myślę, że zasługujemy na szczególne traktowanie, bo chyba trzeba poświęcić wiele posiedzeń podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, żeby rzeczywiście te wszystkie problemy, które tutaj dzisiaj były zgłaszane, szczegółowo omówić.

Jeżeli nie uda nam się w tej kadencji z państwem posłami, przedstawicielami resortu, doprowadzić do rozwiązania kilku bardzo drażliwych problemów, to, przyznam szczerze, że nie będziemy mieli żadnego powodu do satysfakcji. Chociaż, tak jak to dzisiaj na tej sali kilka razy było powiedziane, w zasadzie powinniśmy mieć powody do radości, bo dwie ustawy nazwane ustawami antykryzysowymi, udało się przeprowadzić. Jednakże w pierwszej ustawie niewiele z tych postulatów zapisanych w takim trójstronnym porozumieniu 2 czerwca 2009 roku udało się zamieścić. Było wiele deklaracji, że zaraz po uchwaleniu tej ustawy weźmiemy się do roboty i razem wszystkie pozostałe problemy rozwiążemy. Sporo z tych problemów nie zostało rozwiązanych, chociaż częściowo wydaje się, że na pierwszy rzut oka tak. Bo jeżeli podpisaliśmy w porozumieniu uzgodnienie co do zlikwidowania 280-godzinnego programu dla szkolenia kierowców zawodowych, to jeszcze gdzieś tam jakaś grupa zainteresowana wprowadziła, że tak, można zmniej-

szyć szkolenie do 240 godzin, ale nie dla wszystkich. Właśnie dla tych najważniejszych dla naszej branży, czyli młodych ludzi, utrzymano 280-godzinny czas szkolenia. A to jest niesłychanie drogi system szkolenia i eliminuje ich z tego zawodu już na wstępie.

Sprawa możliwości wycofania z ruchu środka transportu, z zawieszeniem płacenia opłat od posiadania środków transportu, jak z zawieszeniem opłacania polisy od odpowiedzialności cywilnej pojazdów w ruchu. Bo przecież jeżeli pojazd wycofujemy z ruchu, to w tym momencie on szkody w ruchu nie może wykonać. Okazało się, że znów lobby ubezpieczeniowców oszukało szanowną Komisję powołując się na to, że to są przepisy Unii Europejskiej. A my jak sprawdziliśmy, to w wielu państwach właśnie takie przepisy obowiązują. W jednych krajach można zastosować przepisy, które są bardziej dostosowane do branży, do potrzeb gospodarki, a w Polsce z jakiegoś dziwnego powodu nie.

Szanowni państwo. Największym w tej chwili problemem dla nas, dla transportu, jest rosnąca cena paliw. I to nie tylko z powodu wzrastających cen surowca, ale też z powodu wzrastających również innych opłat, które w chwili, gdy ten surowiec zostaje wytworzony, w sposób automatyczny są doliczane. W niektórych państwach Unii Europejskiej stosuje się możliwość częściowego zwrotu akcyzy zawartej w paliwie po to, żeby wręcz dawać transportowi międzynarodowemu szansę możliwości walki konkurencyjnej na otwartym rynku. U nas nasz minister finansów, jak słyszę od przedstawiciela Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, na to się nie chce zgodzić.

Nie wiem, na ile to jest złożony problem, ale chcę powiedzieć państwu, że nasza branża, branża międzynarodowego transportu samochodowego, była istotnie takim flagowym polskim produktem eksportowym. Jednakże trzeba mieć świadomość, że na rynku europejskim nie jesteśmy w stanie wszystkich kosztów przenieść na rynek, przenieść na klienta. Jeżeli my w dniu dzisiejszym oferujemy usługę po cenie zawierającej koszty plus marże dla przedsiębiorstwa, to wypadamy z rynku. Dlaczego? Ano, nie wiemy dlaczego przewoźnicy innych państw oferują tańszy przewóz.

To jeżeli nie jesteśmy w stanie nic zrobić dla transportu, to mówmy też o tym głośno, że transport za chwilę, być może, nie będzie powodem do satysfakcji i radości. I pan premier Donald Tusk również musi wiedzieć o tym. I prośba wielka, żebyście panowie i panie posłanki przenieśli tę informację do pana premiera Donalda Tuska, który całkiem niedawno w debacie przedwyborczej właśnie fantastycznie wspomniał o naszej branży i pochwalił się nami. Wydawało nam się, że jesteśmy wręcz oczkiem w głowie premiera i decydentów w tym kraju. Okazuje się, że do dziś nie mamy nawet możliwości spotkania z obecnym ministrem transportu, żeby chociażby przekazać kilka spraw i ustalić kolejność rozwiązania tych problemów, które nas dzisiaj bardzo mocno blokują.

Paliwo, szanowni państwo, to jest najważniejszy element w naszych kosztach. Zazwyczaj w strukturze kosztów koszt paliwa wynosił około 30%, 40% w ostatnich latach, a w chwili obecnej to jest ponad 60%. W związku z tym my nie mamy już, praktycznie rzecz biorąc, dużego pola manewru. W związku z tym również chcemy, żeby również mieć możliwość usunięcia takich bezsensownych niektórych ograniczeń, które utrudniają życie polskiemu przewoźnikowi. Takim ograniczeniem jest chociażby ograniczenie wwozu paliwa do naszego kraju w ilości do 600 litrów. Ograniczenie, które powoduje tylko taki skutek pozytywny, że…Nie potrafię oszacować kosztów obsługi tego systemu, czyli kosztów zapłaty celnikom, którzy wyliczają tę ilość paliwa, wymierzają opłaty. Ale wiem, że wpływy do budżetu w skali rocznej nie przekraczają dwóch milionów złotych, szanowni państwo. A negatywne skutki jakie? Negatywne skutki takie, że 9 tysięcy samochodów dziennie przejeżdża przez Augustów.

W związku z tym, jak się szacuje natężenie ruchu od Warszawy do Terespola, to okazuje się, że nie ma sensu budować autostrady, bo tam jest mały ruch. Tak, bo ten ruch koncentruje się przez perłę ekologiczną naszego kraju, jaką są Mazury. Dlaczego? Dlatego że tylko w Polsce powstało ograniczenie wwozu paliwa, natomiast można tę polską granicę ominąć zarówno przez kraje bałtyckie, jak również przez kraje południowe, to znaczy Słowację, Bułgarię, Rumunię. Generalnie rzecz biorąc, w Unii Europejskiej tylko Polska i Malta mają takie ograniczenie. Kiedyś to dzieliło środowisko. Ostatnio już nie, dlatego że delegaci na zgromadzeniu ogólnym Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych zdecydowanie większością głosów opowiedzieli się za zniesieniem

tego ograniczenia. I w związku z tym ta decyzja, ta uchwała, stała się jednolitym głosem całego środowiska w tej kwestii.

Proszę państwa. Sprawa zezwoleń rosyjskich. Słyszeliśmy tutaj o historii, pan minister o tym wspomniał. Ja to rozumiem, że trzeba czasami nawet próbować uzasadnić pewne potknięcie. Może rzeczywiście te sześćset milionów złotych braku wpływów w skali rocznej dla przewoźników z tego powodu, że zmniejszono na trzy lata kontyngent zezwoleń o 40 tysięcy rocznie. To może jest niedużo, ale róbmy coś, żeby tę sytuację zmienić. Żeby postawić również Rosjan w trudnej sytuacji. Bo dzisiaj Rosjanie śmieją się z nas. Tak jak mogą wjechać z pełnym zbiornikiem paliwa, tak mogą wjechać wielokrotnie z jednym zezwoleniem do Polski nie kasując tego zezwolenia. W związku z tym jak dochodzi do negocjacji na temat zezwoleń, to okazuje się, że jest duża dysproporcja. Bo my na pewno te sto kilkadziesiąt tysięcy zezwoleń wykorzystamy, bo nie dostajemy ani jednego więcej zezwolenia. Natomiast Rosjanie…Są przypadki, że pod koniec roku już ktoś z takim wyświechtanym zezwoleniem, które się „zmęczyło" od jazdy w samochodzie, w końcu decyduje się na zamknięcie czy skasowanie tego zezwolenia.

My kierujemy nasze pretensje, nasze uwagi, nasze prośby do Głównego Inspektora Transportu Drogowego, który, naszym zdaniem, został powołany po to, żeby chronić naszą branżę. Ale Główny Inspektor Transportu Drogowego nie jest w stanie – już jesteśmy po wielokrotnych rozmowach – zrealizować tego zadania swoimi zasobami.

Szanowne panie i panowie posłowie. Zastanówmy się wspólnie jak spowodować, żeby policjant, który zatrzymuje zagranicznego przewoźnika, miał w palecie swoich instrukcji również za zadanie sprawdzenie i skasowanie tego zezwolenia. Bo jeżeli prawie 90% zezwoleń rosyjskich jest skasowanych na granicy polskiej, to znaczy, że pewnie drugie tyle wjechało z pominięciem tej granicy. W związku z tym trzeba znaleźć sposób, jak można by uszczelnić ten nasz rynek przez szalejącą taką inwazją rosyjskich przewoźników.

Jeżeli uszczelnimy granicę, to i rozmowy z Rosjanami będą łatwiejsze. To również i udział polskiego przewoźnika na tym rynku nie będzie spadał. A to jest naprawdę nasza wielka narodowa specjalność.

O szkoleniu kierowców również tutaj już kolega trochę wspomniał, w związku z tym ponieważ to jest taki delikatny temat, ja też nie chciałbym tu polemizować akurat w tym zakresie. Ale, rzeczywiście, mówi się ostatnio o emeryturach, o zagrożeniu systemem emerytalnym, a kształcimy, szanowni państwo, ogromną ilość specjalistów w zupełnie niepotrzebnych zawodach. Natomiast zawód kierowcy, tak powszechny, popularny zawód, żeby nie doczekał się szkolenia zawodowego? To jest nie do pojęcia – wielu dyrektorów szkół zawodowych jest gotowych do podjęcia takiego szkolenia, i nie mogą; tylko dlaczego? Dlatego, że w wykazie zawodów do szkolenia w Ministerstwie Edukacji nie ma zawodu kierowcy i kierowcy mechanika. Co za absurd. Z takim bezsensownym absurdem my już kilka lat walczymy, szanowni państwo. I mamy wielką nadzieję, że posłowie tej kadencji tutaj w tym względzie nas poprą.

Kolejna sprawa, szanowni państwo, łącząca się trochę z opłatami za korzystanie z infrastruktury. Jak rozumiem, opłata za korzystanie z infrastruktury w całości zasila Krajowy Fundusz Drogowy. W związku z tym zupełnie nie do pojęcia jest, dlaczego administracja drogowa nie dba o to, żeby alternatywna droga 92, równoległa do płatnej autostrady A-2, mogła być przejezdna dla naszych przewoźników, dla naszych kierowców. Dlaczego my zmuszani jesteśmy wręcz przez działania służb drogowych do wjeżdżania na autostradę, na odcinek autostrady, gdzie cena jest zaporowa; nie 38 groszy, tylko złotówka i 40 groszy. W związku z tym jeżeli firma zarządzająca tym odcinkiem, Autostrada Wielkopolska, uznaje, że może taką zaporową stawką podciągnąć sobie przychody, no to, *sorry*, ale my nie możemy być do tego zmuszani. Musicie nam państwo zapewnić alternatywną drogę, za którą chcemy państwu płacić. Nie może być tak, że na jednym korytarzu drogowym jest kilku administratorów. I nagle urząd miasta, czy zarząd miasta, stosuje ograniczenie na całym szlaku drogowym ograniczając przejazd, tworząc jakby „wąskie gardło".

Tych problemów, szanowni państwo, jest jeszcze o wiele, wiele więcej, ale nie chciałbym dzisiaj o wszystkim mówić. Mam wielką prośbę o częste spotkania w tym zakresie, żeby móc właśnie omówić te sprawy bardziej szczegółowo. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze mamy dwa zgłoszenia. Czy jeszcze są inne? Dobrze. Najpierw pan Zenon Kopyściński. Tak dobrze?

Przedstawiciel Forum Związków Zawodowych Zenon Kopyściński:

Panie przewodniczący. Panie ministrze. Szanowni państwo. Zenon Kopyściński, Forum Związków Zawodowych. Chyba jestem jedynym przedstawicielem kierowców; widzę że koledzy z innych związków jakby nie dopisują, nie interesuje ich ta sprawa. Z niepokojem, panie przewodniczący, wysłuchałem informacji na temat nałożonych kar na kierowców w wysokości 1761. Myślę, że wina tu leży w ustawie, a szczególnie w art. 13k ustawy o drogach publicznych, gdyż jest niespójność w tej ustawie. Ustawodawca inaczej traktuje odpowiedzialność za jazdę bez urządzenia lub z uszkodzonym urządzeniem w stosunku do polskiego kierowcy, a także w stosunku do polskiego przewoźnika, a inaczej traktuje w tej samej ustawie przedsiębiorcę zagranicznego. Tak naprawdę, lepiej opłaci się kierowcy polskiemu być kierowcą przewoźnika zagranicznego, gdyż ta sama ustawa w pkt 7 mówi, że to przedsiębiorca zagraniczny uiści karę pieniężną, a nie jego kierowca. Jak to się stało, że w Polsce polski kierowca płaci. Czyżby polski kierowca był zamożniejszy niż kierowca niemiecki czy francuski? Wszystkim nam wiadomo, że tak nie jest, że przynajmniej czterokrotnie jest uboższy.

Poza tym przedsiębiorca ma możliwość skuteczniejszego odwołania się od kary niesłusznej, czy też słusznej, niż kierowca, który przeciętnie od siedmiu do dziesięciu dni jest w trasie i nie ma takiej możliwości skutecznego odwoływania się od tej kary.

Z niepokojem też wysłuchałem relacji pana ministra Tomasza Połcia, że 70% kar dotyczy kierowców – czy to za skrócenie odpoczynku dobowego, tygodniowego, czy to za wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu, którzy też w wielu przypadkach nie z własnej woli to robią. Co podkreślił w swym wystąpieniu pan poseł Michał Wojtkiewicz.

Szanowni państwo. Czy pobory dzisiejszego kierowcy są bezpieczne wobec tylu kar, które na niego czyhają? Nie. Czy zawód kierowcy dziś jest zawodem przyszłości? Nie, przynajmniej z kilku powodów. Jednym z powodów jest to, że kierowcy samochodów ciężarowych zostali wykreśleni z ustawy o emeryturach pomostowych. Kiedyś mężczyźni garnęli się do tego zawodu, jak i do innych zawodów, gdzie skrócony jest wiek emerytalny, jak w służbach mundurowych, gdyż kierowca wiedział, że za swoją ciężką pracę przejdzie na wcześniejszą emeryturę.

Dziś grozi nam, że do 67-go roku staruszek-kierowca będzie pracował, jeśli w ogóle stan zdrowia na to mu pozwoli. Gdyż kierowcy po pięćdziesiątym roku życia nie boją się pracy na stanowisku kierowcy, ale boją się okresowych badań lekarskich, które pozwalają wytrącić ich z zawodu ze względu na utratę słuchu, wzroku, schorzenia narządów ruchu, kręgosłupa, cukrzycę czy też cholesterol czy wady układu krążenia.

Poza tym, zarobki kierowcy nie są takimi zarobkami, dla których kierowcy garnęliby się do zawodu. Uważamy, że jest to zawód na wymarciu. I jeszcze trochę, a nieudacznicy do tego zawodu będą się garnęli.

Pan przewodniczący Bolesław Milewski w swoim piśmie do przewodniczącego Komisji Infrastruktury pisze, że nie ma dzisiaj dobrych kierowców, gdyż odeszli na emerytury, renty, odeszli z zawodu z różnego powodu. Oczywiście, żeby kierowcę wychować potrzeba lat. Szkolenie, kwalifikacja wstępna 280-cio godzinna nie pozwoli w ciągu tych 280 godzin wyszkolić kierowcy pod względem praktycznym. On teoretycznie będzie miał wiedzę, ale praktykę będzie miał naprawdę zerową.

Uważam też, że należałoby, panowie posłowie, zmienić zapis w art. 13k ustawy o drogach publicznych i, tak jak w przypadku przewoźników zagranicznych, odpowiedzialnością obciążyć przewoźników krajowych. Mogą tutaj panowie przewoźnicy się nie zgadzać, ale powinno być równe traktowanie kierowców tak zagranicznych, jak i kierowców krajowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo. Proszę się przedstawić.

Prezes Zarządu Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia w Białymstoku Władysław Żero:

Dzień dobry. Prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia w Białymstoku. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki i posłowie. Ja jestem ze środowiska podlaskiego. Tu mówimy o zezwoleniach i braku tej kontroli. Przypominam panu przewodniczącemu, że w tamtej kadencji mówiłem bardzo głośno i wyraźnie na temat kasowania zezwoleń ze strony litewskiej. I ten temat dzięki Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego był częściowo bardzo mocno podkreślany i wspomagany dla naszego środowiska podlaskiego. Ale w podlaskim środowisku jest 55 inspektorów, a wiadomo, że na granicy inspektorzy mają jeszcze inne obowiązki.

I zrobiliśmy zespół problemowy przy wojewodzie. Dzięki wojewodzie powołaliśmy te wszystkie służby, ale służby wojewódzkie, jak policja, Straż Graniczna czy Urząd Celny. Po prostu po tych kilku spotkaniach inspektorzy byli wolni w swoich obowiązkach, tak żeby mogli kasować i sprawdzać zezwolenia. I tutaj apel do pana przewodniczącego. Nasze środowisko podlaskie i ja, prezes, jesteśmy w stanie kontrolować ten wjazd bez zezwolenia samochodów ze strony rosyjskiej. I potrzebna jest decyzja komisji, żeby po prostu wypracować jakiś system, żeby służby celne, Straż Graniczna czy policja miały w obowiązku, żeby nam ten temat zezwoleń rosyjskich był ułatwiony.

Bo wiadomo, że jedna trzecia czy 50% ciężarówek rosyjskich wjeżdża bez kasowania. I ten temat braku zezwoleń, to jest podstawa funkcjonowania „wschodniej ściany” i, tak jak mówię, rozwoju ze strefą rosyjską. Z tego względu, że przewoźnicy przy tej ilości zezwoleń Polaków, przejeżdżają; dwanaście tysięcy ciężarówek. Nam zezwoleń praktycznie wystarcza przy tych ilościach, który dzisiaj mamy, nie ma jakiejś nadwyżki. Ale Rosjanie po ostatnim posiedzeniu komisji zażądali o 50 tysięcy więcej. To świadczy, że przyciśnięcie, jak można powiedzieć prostym słowem, przy skasowaniu zezwoleń byłoby bardzo dla nas, jako przewoźników i dla państwa, otwarciem do rozmów o dalszej przyszłości polskiego transportu. I te ceny, i to wszystko się wyrównują. I to jest cała podstawa. Mówiłem to jako prezes ze swego środowiska w rozmowie z wojewodą; potrzebne jest wsparcie z centrali czy z naszej komisji. A także, żeby pan przewodniczący wziął to bardzo mocno pod uwagę.

Bo mówimy o tym od czterech lat. Jeszcze raz powiem: dzięki Głównemu Inspektorowi Transportu Drogowego i naszym służbom doprowadziliśmy do tej równowagi. Bo przedtem w ogóle nie było możliwości doprowadzenia do tej gdzieś tam wspólnej rozmowy w sprawie zezwoleń. I tutaj jeszcze raz mam zaapelować do państwa, do posłanek i posłów, żeby bardzo mocno przyjrzeć się temu tematowi, bo to jest głównym źródłem tej niejasności między przewoźnikami a tym naszym środowiskiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan Tadeusz Tomaszewski; proszę.

Przewodniczący Konfederacji Związków i Organizacji Przewoźników Drogowych „Transportowcy” Tadeusz Tomaszewski:

Tadeusz Tomaszewski, Konfederacja Związków i Organizacji Przewoźników Drogowych „Transportowcy”. Ponieważ wszyscy już są zmęczeni, ja powiem tylko jedno zdanie. Bo w zasadzie kolega Bolesław Milewski i kolega Jan Buczek wyczerpali już to, zresztą słusznie, co chciałem powiedzieć i co tutaj chcieliśmy podnieść. Ja chciałbym zapytać stronę rządową, czy – przy współudziale tutaj pana przewodniczącego – istnieje taka możliwość na tę chwilę, aby więcej informacji co do tych przepisów, które następują, nie można by było zamieścić właśnie na stronach ministerialnych? Obok mnie siedzi młody przedsiębiorca, który specjalnie tu przyjechał. On ma dopiero pięcioletni staż w transporcie towarowym, ma niewielką firmę. I chce się rozwijać. Ale ma tak mało informacji.

I pytanie konkretne jest tego typu: czy istnieje taka możliwość, żeby informacje dotyczące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego numer 1071 i tak dalej, czy nie można by poprosić, żeby strona rządowa umieściła objaśnienie czy też interpretację tych przepisów na swoich stronach? O to bardzo bym prosił w imieniu tych młodych przewoźników. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Ostatnie zgłoszenie; proszę bardzo.

Prezes Zarządu Zrzeszenia Przewoźników Drogowych w Ostrołęce Mirosław Szczepankowski:

Mirosław Szczepankowski, Zrzeszenie Przewoźników Drogowych w Ostrołęce. Szanowny panie przewodniczący. Szanowne panie posłanki i szanowni panowie posłowie. Szanowni państwo. We wcześniejszych wypowiedziach jednego z naszych kolegów padła pewna może taka nieścisłość, w której podzielił on jakby polski transport na wschód i zachód. Ja chciałem państwu powiedzieć, że nie zgadzam się z takim podziałem, ponieważ polski transport jest jeden. Polski transport jest jeden i, tak jak tu wcześniej koledzy już mówili, niezwykle trudna jest konkurencja na rynku europejskim. Jeżeli będą funkcjonowały anachroniczne zapisy, naszym zdaniem, powodujące bariery, takie jak wwóz paliwa, to my w jakiś sposób tę konkurencyjność tracimy.

Dlatego bardzo nam na tym zależy, żeby nad tym pracować i wszystkie bariery w miarę możliwy sposób likwidować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Tak jak przed momentem powiedział jeden z moich przedmówców, rozmawiamy na ten temat już prawie trzecią godzinę i wiele wypowiedzi pań posłów, czy panów posłów i naszych gości, dotyczy tematyki kondycji polskich przedsiębiorców transportowych. Dlatego ja chciałbym taką propozycję zgłosić, zresztą w związku z tym co już wcześniej mówiłem.

W związku z tym, że te wypowiedzi też będą trwały jakiś czas, a z kolei odpowiedzi udzielone w formie skrótowej na pewno nie zadowolą nas, czy przynajmniej części naszych gości, czy pań i panów posłów, chciałbym zgłosić taką propozycję, abyśmy na tym zamknęli dzisiejsze posiedzenie. Będziemy je kontynuować za dwa tygodnie. I rozpoczniemy od odpowiedzi pana ministra na te wszystkie kwestie, które były poruszane. Państwo się solidnie przygotują, a my będziemy mieć pewność, że nie potraktowaliśmy tej sprawy po macoszemu.

Proszę; pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący. Ja chciałem może zaproponować jednak taki konkretny wniosek, żebyśmy jednak przygotowali na następne posiedzenie, jeżeli jest czas, nasze stanowisko w sprawie konkurencji rosyjskiej na polskim rynku. Bo jednak ten wątek pojawiał się w wielu wypowiedziach. Wydaje się, że stosunkowo prosto można mu zaradzić, przynajmniej w jakimś sensie, wprowadzając skuteczną kontrolę zezwoleń czy ich kasowanie. I może spróbujmy też na następne spotkanie taki wniosek w Komisji przygotować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Ja myślę, że jest to jeden z wątków odpowiedzi, które uzyskamy. Ta tematyka ciągle się pojawia od kilku lat i, jak wiemy, to nie wynika tylko z nieumiejętności i ze złej woli strony polskiej, ale również ze specyficznych oczekiwań strony rosyjskiej, tak to nazwę. Myślę, że ci, którzy uczestniczą nawet w tych uzgodnieniach ze stroną rosyjską, doskonale ten problem znają i wiedzą, że to nie jest takie proste.

Jeżeli państwo – zwracam się teraz do pań i panów posłów – nie mają zdania przeciwnego do mojej propozycji, to na tym zakończylibyśmy dzisiejsze posiedzenie, które będziemy kontynuować, jak powiedziałem. Nie ma sprzeciwu.

Wszystkim państwu bardzo dziękuję. Dziękuję za wszystkie wypowiedzi. Dziękuję bardzo.